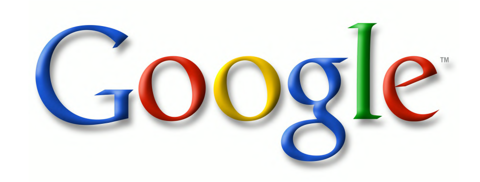
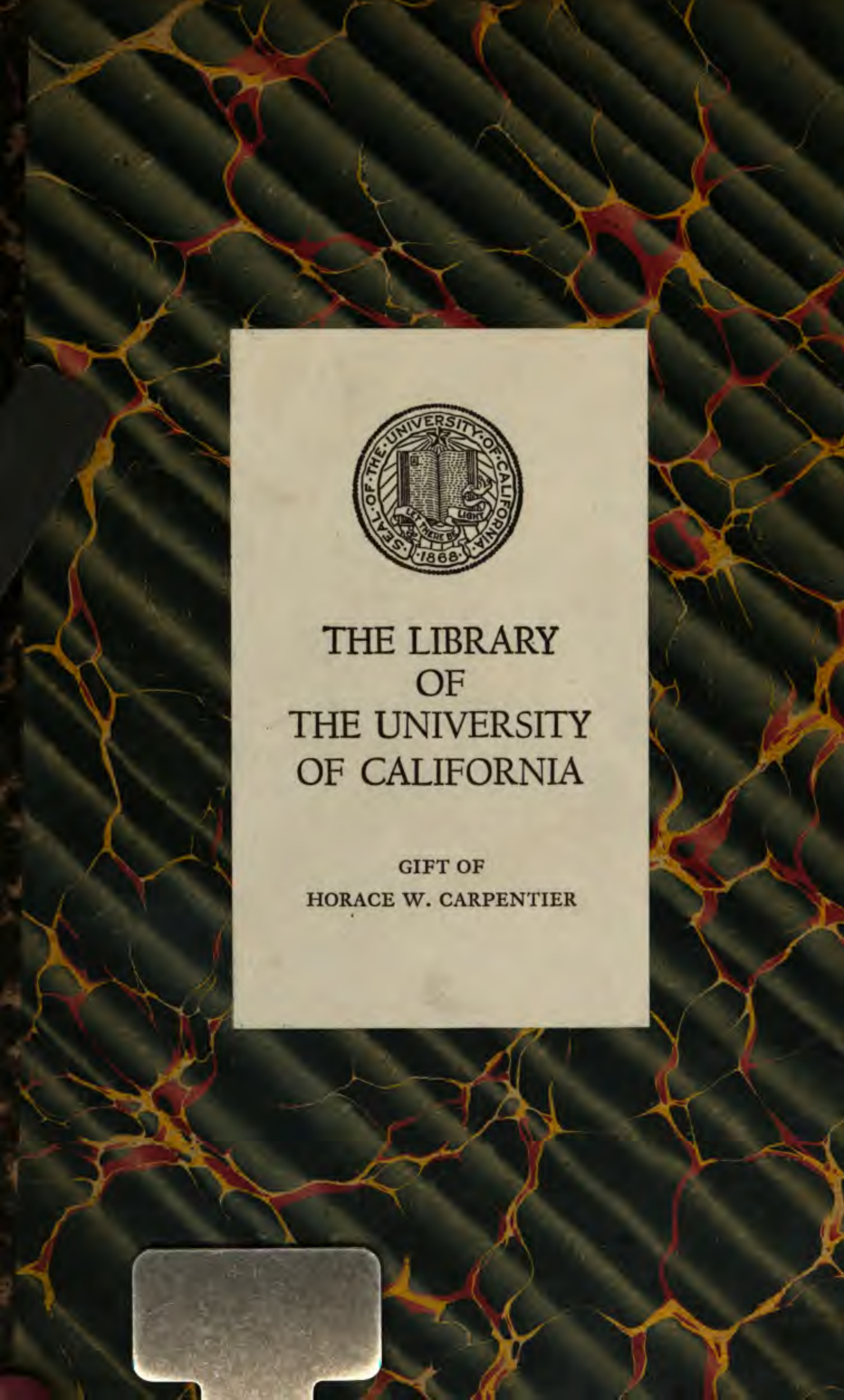
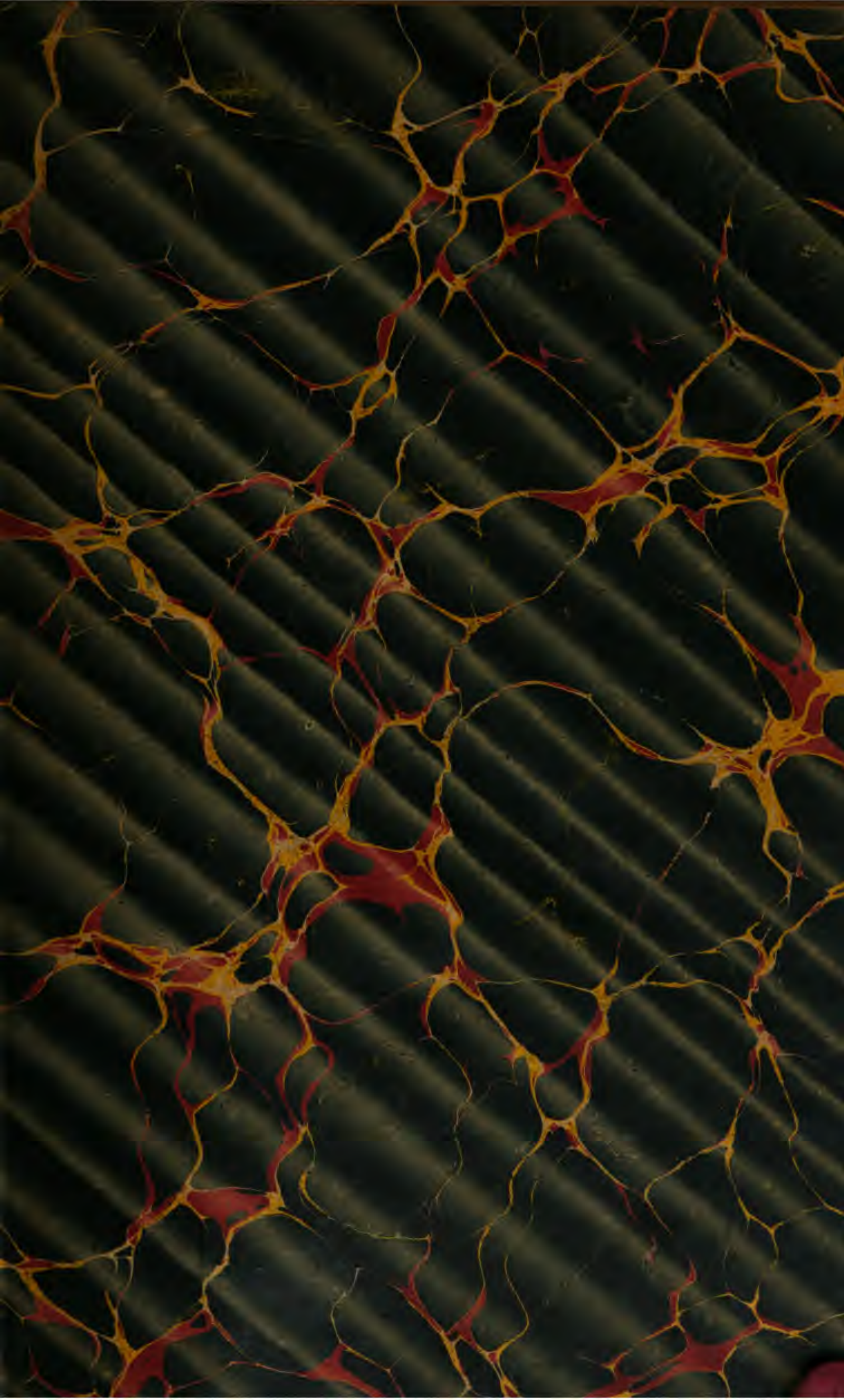

Google


UC-NRLF
$B 182 012


SEAL OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA
LET THERE BE LIGHT
1868



à Mr le Général Jamont,
Commandant le 1er corps d'armée
Hommage de son respectueux et dévoué
A. Baratier

Kare-

L'ADMINISTRATION MILITAIRE
AU TONKIN

PARIS. — IMPRIMERIE L. BAUDOIN ET Ce, 2, RUE CHRISTINE.

L'ADMINISTRATION

MILITAIRE

AU TONKIN

PAR

l'Intendant militaire **A. BARATIER**

ANCIEN DIRECTEUR DES SERVICES ADMINISTRATIFS DU CORPS DU TONKIN

PARIS

VICTOR ROZIER, ÉDITEUR

26, RUE SAINT-GUILLAUME, 26

—

1889

CARPENTIER

PRÉFACE

Le service de l'intendance a été chargé au Tonkin et en Annam, à partir de 1885 et jusqu'à la fin de l'année 1887, d'une importante mission : celle d'assurer tous les services administratifs d'un corps expéditionnaire (plus tard d'une division d'occupation), dont l'effectif, d'abord d'une quarantaine de mille hommes (Européens ou indigènes), n'est guère descendu au-dessous de 30,000, répartis sur une surface immense, dans un pays sans routes, avec des communications maritimes ou fluviales souvent difficiles, et dans des conditions d'éparpillement et de division jusqu'alors sans exemple.

La création de l'unité indo-chinoise et le passage au ministère de la marine et des colonies de l'administration du Protectorat ont eu pour conséquence l'opération inverse de celle qui eût lieu en 1885, c'est-à-dire la remise au département de la marine du commandement et, par conséquent, de l'administration des troupes qui occupent le vaste territoire aujourd'hui placé sous notre protection.

Dans ces conditions, le service de l'intendance a terminé la tâche qui lui était échue. Cette dernière et récente transmission laisse à l'état d'épisode son passage dans ces contrées lointaines, et il nous a paru que, dans l'intérêt de l'histoire, comme aussi pour l'instruction des administrateurs, il était utile de laisser une trace de ce qui a été fait.

Nous avons eu le grand honneur de diriger ce service du 1er juin 1885 à la fin de 1886. C'est naturellement de cette période, la plus importante du reste, que nous parlerons avec le plus de compétence : nous relaterons cependant celles des dispositions importantes qui ont été prises en 1887 et qui ont pu être portées à notre connaissance. Nos principaux collaborateurs ont bien voulu rassembler leurs souvenirs et nous transmettre des notes précieuses sur les détails de leurs services. C'est grâce à leur concours que nous avons pu rédiger ce travail, qui est ainsi l'œuvre de tous.

1er juillet 1888.

L'ADMINISTRATION MILITAIRE
AU TONKIN

CHAPITRE Ier.

Aperçu des voies de communication au Tonkin et en Annam.

Si intéressantes que soient l'organisation administrative, l'orographie, l'ethnographie du Tonkin et de l'Annam, leur étude excéderait les limites de ce travail spécial ; mais les voies de communication extérieures et intérieures, par la navigation maritime ou fluviale ou bien par les voies de terre, ont une très grande importance au point de vue qui nous occupe. Nous avons jugé utile de les faire connaître au début même de cette œuvre.

Le Tonkin proprement dit, tel que l'ont fait et l'histoire de l'empire annamite et le traité du 6 juin 1884, comprend cinq grandes provinces (Hanoï, Nam-Dinh, Haï-Dzuong, Son-Tay et Bac-Ninh) et huit petites (Ninh-Binh, Hung-Yen, Quan-Yen, Hung-Hoa, Thuyen-Quan, Thai-Nguyen, Cao-Bang et Lang-Son). Chacune des grandes provinces a, dans son rayon d'action administrative, une ou plusieurs des petites qui, toutefois, ont une autonomie propre pour les affaires d'ordre intérieur.

En Annam on compte douze provinces, dont neuf grandes et trois petites. Ce sont, en commençant par

le sud : Binh-Thuan, Khanh-Hoa, Phu-Yen, Binh-Dinh (ou Quinh-Hone), Quang-Naï, Quang-Nam (ou Tourane), Quang-Duc (Hué), Quang-Tri, Quang-Binh (ou Dong-Heuï), Ha-Tinh, Ngé-An (ou Vinh) et Than-Hoa.

Ces noms reviendront fréquemment au cours de cette étude.

On remarque que le Than-Hoa et le Ngé-An qui, géographiquement, font partie du Tonkin, dépendent politiquement de l'Annam. Cette circonstance a une très grande importance au point de vue de l'action effective de l'autorité française, puisque le traité qui nous lie à l'Annam a malheureusement (1) confirmé cette division politique, et que notre action, fort différente au Tonkin ou en Annam, nous donne dans ce dernier pays des pouvoirs beaucoup plus limités et nous prive des deux plus riches provinces. On verra plus loin par suite de quelles circonstances on a été amené, dès 1886, à rattacher les deux provinces du nord de l'Annam au commandement militaire du Tonkin, et, par suite, à la circonscription administrative militaire de Nam-Dinh.

Le Tonkin peut être divisé en trois régions distinctes : le Delta, comprenant les terres alluvionnaires et argileuses à culture de riz d'une grande fertilité ; la région intermédiaire, au sol maigre et rocheux, plus ou moins propre aux cultures diverses, où commence le pays minier, et la région des montagnes qui forme autour des deux premières comme un immense demi-cercle, beaucoup plus étendu, et dont une partie coïncide avec les lignes de partage des pays voisins.

Le Tonkin comprend deux bassins principaux, très

---

(1) Le traité du 25 août 1883 préparé par M. Harmand, alors commissaire général, et qui n'a pas été ratifié par le gouvernement français, attribuait ces deux provinces au Tonkin, et, en outre, incorporait le Binh-Thuan à la Cochinchine.

distincts l'un de l'autre : le bassin du fleuve Rouge (Song-Coï) et celui de Thai-Binh, réunis l'un à l'autre par plusieurs canaux ou arroyos, dont les deux plus connus sont : le canal des Rapides, en amont ; le canal des Bambous, près des embouchures.

Le fleuve Rouge, qui prend sa source dans le Yun-Nan, descend vers la mer de Chine en suivant une direction générale du N.-O. au S.-E., passe à Mang-Hao, la dernière ville du Yun-Nan ; à Long-Po, où il reçoit la rivière Tsin ; à Lao-Kaï, limite de notre occupation ; à Hong-Hoa, Son-Tay, Hanoï et Hung-Yen. Au-dessous de Hong-Hoa, il reçoit ses deux principaux affluents : la rivière Noire et la rivière Claire, qui toutes deux ont leur source dans le Yun-Nan.

Au-dessous de Son-Tay, le fleuve Rouge détache sur sa rive droite un premier embranchement important : le Day ; plus loin, au sud de Hung-Yen, il se subdivise en six bras, dont un seul, le Tra-Ly, est d'un accès relativement facile ; des bâtiments calant moins de 3 mètres peuvent seuls en tenter l'entrée, et encore par les grandes marées. Toutes les autres embouchures sont obstruées par des bancs et coupées par des barres. Nous verrons plus loin que la seule entrée vraiment praticable de ce côté est celle des bouches du Day.

Les eaux du fleuve Rouge sont basses de fin octobre au milieu de mai. Dès le commencement de juin, l'action des pluies, si violentes et si régulières dans la saison chaude, se fait sentir, et le fleuve monte ; les grandes crues ont lieu en août et septembre. Les crues ordinaires sont de 6 à 7 mètres ; en 1886, elles ont atteint 9 mètres. Le fleuve, avec une telle masse d'eau, corrode ses rives, charrie des quantités de terre argileuse, prend alors cette teinte rouge brique d'où lui vient son nom ; il dépose cette masse de terre en alluvions régulières vers ses embouchures, et conquiert chaque année un peu de terrain sur la mer.

Jusqu'à Than-Quan, le fleuve est encaissé et a une faible largeur; au-dessous il s'élargit, atteint 500 mètres à Hong-Hoa et 1000 mètres aux eaux moyennes devant Hanoï. En ce dernier point, la vitesse du courant est de 3 nœuds. On dit qu'elle a atteint 6 et 7 nœuds, à certains moments, aux hautes eaux de 1886.

Aux basses eaux, la marée se fait sentir, quoique faiblement, jusqu'auprès de Hanoï, mais aux hautes eaux, c'est à peine si elle atteint Hung-Yen; de telle sorte que la pente s'ajoute au volume des eaux pour accroître les difficultés de la navigation.

Avec un tel courant, avec un régime si variable, avec cette masse de terre charriée, il ne faut pas s'étonner de la mobilité des fonds qui, d'une année à l'autre, rend illusoires les balisages et occasionne de perpétuels échouages aux basses eaux. En été, on y navigue difficilement, parce qu'on a trop d'eau et trop de courant; dans la saison froide on n'y navigue guère mieux, parce qu'on a peu de fond ou parce qu'on échoue.

Combien de fois les canonnières ont-elles été surprises par la baisse et envasées. En 1885, à Phu-Doan, la *Mutine* s'est trouvée hors du fleuve, et pour la défendre on a dû envoyer une garnison et construire une sorte de retranchement dont elle était le réduit.

En remontant le fleuve Rouge depuis Hanoï, on rencontre un premier barrage à Vie-Tri, au confluent de la rivière Claire; un second plus important au confluent de la rivière Noire. Les difficultés de navigation apparaissent surtout après avoir dépassé Than-Quan. Jusqu'à Lao-Kaï, on compte seize ou dix-huit rapides à franchir. Six seulement sont cependant considérés comme sérieux : ils sont entre Than-Quan et Bao-Ha, et le plus difficile est le That-Caï, près du poste de Lam; la navigation est moins pénible entre Bao-Ha et Lao-Kaï.

La navigation à vapeur est possible toute l'année jus-

qu'à Vie-Tri, au confluent de la rivière Claire, avec des chaloupes ne calant pas plus de 1m,50 et, à la rigueur, 2 mètres, bien qu'aux basses eaux ce dernier tirant d'eau cause des accidents ou des retards.

Aux hautes eaux, les chaloupes vont jusqu'à Than-Quan, notamment en juillet et août, mais non sans peine, à cause des courants. Une canonnière à fond plat, grâce à la puissance de sa machine, a pu remonter à 30 kilomètres en amont de Than-Quan jusqu'au rapide de That-Caï, et l'on pense que les canonnières de ce type pourront plus tard aller à Lao-Kaï, lorsque la navigabilité du fleuve aura été améliorée par l'industrie européenne.

Là où cesse la navigation à vapeur, on peut naviguer en jonques. Avec des jonques d'un type spécial, dit type Yun-nan, on remonte jusqu'à Lao-Kaï et au delà, mais les difficultés de passage des rapides sont incroyables. Les jonques ne les peuvent passer qu'une à une ou au plus par deux se suivant, et avec le concours de 60 à 70 coolies, qui passent les embarcations successivement. Cette opération n'est possible que dans les grands convois dont les équipages mettent pied à terre ensemble pour faire le halage, ou bien encore au moyen des postes de halage que l'on a cherché à installer à demeure auprès des principaux rapides.

M. Dupuis, dont les aventures ont été l'origine de notre occupation, a écrit que la navigation du haut fleuve, très difficile aux basses eaux (novembre à mars), est beaucoup plus facile aux hautes eaux (avril à octobre). Tous les auteurs ont, après lui, répété cette erreur. Aux basses eaux, on met sans doute de 30 à 40 jours pour remonter en jonques le fleuve de Hanoï à Lao-Kaï (300 kilomètres), mais aux hautes eaux, il faut plus de deux mois, avec des efforts inouïs et des dépenses considérables de personnel, et encore sans

certitude d'arriver à cause de la violence du courant, des rochers sous l'eau que l'on ne voit plus ou des troncs d'arbres que roulent les eaux, qui heurtent les embarcations ou les font chavirer.

La descente de Lao-Kaï à Hanoï est en revanche beaucoup plus facile. Aux basses eaux et au fil de l'eau elle se fait en huit à dix jours ; aux hautes eaux, en cinq à six, et quelquefois moins.

La rivière Claire présente, comme le fleuve Rouge, deux périodes bien marquées : les hautes eaux, du 1er juin au 15 octobre ; les basses eaux, le reste de l'année. A partir de juin, les affluents, grossis précipitamment par les pluies d'été, jettent une masse d'eau dans la rivière Claire, qui monte alors de 4 mètres environ.

En la remontant depuis son embouchure (Vie-Tri) jusqu'à Bac-Lieou, la navigation est facile : là commencent les seuils et les passages étroits et difficiles à franchir, la rive étant formée de rochers d'un côté et de bancs de graviers de l'autre. Au delà de Tuyen-Quan apparaissent les rapides, dont trois dangereux entre Vin-Tuy et Bac-Quan.

Sur la rivière Claire, c'est la saison des crues qui est la plus favorable aux transports, car les vapeurs remontent alors jusqu'à Tuyen-Quan en deux jours environ. Pendant le reste de l'année, il faut se résigner aux transports en jonques. De Tuyen-Quan à Vin-Tuy, les transports en jonques sont souvent difficiles à cause du peu de fond ; à plus forte raison en amont de Vin-Tuy, quand il faut atteindre Ha-Giang et les postes frontières. Sur cette partie de la rivière Claire, comme sur le grand affluent de gauche qu'il reçoit au nord de Tuyen-Quan, il a souvent fallu substituer le *panier* à la jonque. On a même été jusqu'à faire en pirogues certains transports qui ont coûté autant de peines qu'ils ont causé d'avaries.

Au-dessous de Tuyen-Quan, la rivière Claire reçoit sur sa droite, à Phu-Doan, un affluent assez sérieux, le Song-Chaï, qui, en 1885 et pendant une partie de 1886, a été appelé à jouer un certain rôle, à raison du mouvement des colonnes dans ces parages. Sur cette rivière, les rapides sont nombreux et en certains endroits presque infranchissables. Les bateliers débarquent plusieurs fois les colis et denrées pour alléger momentanément la jonque et les rechargent plus loin. Le rapide de Lang-Bac, à 11 kilomètres avant d'arriver à Phu-an-Binh, est le plus difficile. Les colis débarqués doivent être transportés pendant 5 kilomètres pour être rechargés sur les sampans venus de Phu-an-Binh.

La rivière Noire débouche dans le fleuve Rouge, à 5 kilomètres au-dessous de Hong-Hoa ; elle coule vers le sud-est, parallèlement au fleuve, puis se redresse brusquement à angle droit et remonte vers le nord jusqu'à son confluent. Au point le plus sud de son parcours et près du changement de direction, se trouve le barrage de Hao-Trang, formé de roches, infranchissable même pour les bateaux du pays, à environ 93 kilomètres de l'embouchure de la rivière.

Le cours de la rivière Noire est en général moins rapide que celui du fleuve Rouge. De l'embouchure à Phum-Lam, la rivière est calme et facile aux jonques. A partir de Phum-Lam, la rive s'élève rocailleuse et plantée d'arbres épais ; elle ne possède plus de sentiers que puissent suivre les bateliers tirant à la cordelle ; le cours se rétrécit et devient plus profond, sans présenter de sérieux obstacles jusqu'à Hao-Trang.

Un deuxième rapide se rencontre plus haut, vis-à-vis de Yut, celui de Vot-mé : et, entre les deux, la rivière s'étend en large nappe assez profonde. Les travaux actuellement entrepris pour détruire le barrage de Hao-Trang amélioreront beaucoup la navigabilité de la

rivière Noire, que les sampans pourront alors remonter sans rompre charge jusqu'à hauteur de Phu-Yen-Chan (1).

Jusqu'à ce moment, la rivière Noire n'a pu être utilisée que d'une manière secondaire pour les transports.

Le Day n'est généralement pas navigable depuis sa naissance (près de Son-Tay) jusque vis-à-vis Phu-Than-Hoaï, au point de son cours le plus rapproché de Hanoï. De là jusqu'à Phu-Ly, au débouché du canal de Hung-Yen, son cours, très sinueux, est toujours libre au parcours des jonques. A partir de Phu-Ly, il est ouvert aux petits vapeurs; nous avons déjà dit que de toutes les bouches du fleuve Rouge, l'embouchure du Day, appelée Cua-Day, est la plus praticable à marée haute aux navires d'un faible tonnage.

Au point de vue de la navigabilité, le bassin du Thaï-Binh, du reste beaucoup plus restreint, est infiniment plus régulier et plus facile que celui du fleuve Rouge.

Le Thaï-Binh prend sa source dans le voisinage des Lacs-Babé. Il passe à Thaï-Nguyen, à Dap-Cau, qui est le port de Bac-Ninh, aux Sept-Pagodes, près desquelles il reçoit ses deux affluents, le Song-Tuong et le Loc-Nam: et là se bifurque dans la province d'Haï-Dzuong en un véritable lacis de bras ou d'arroyos qui vont se jeter à la mer par six embouchures, sous les noms de Cua-Thaï-Binh, Cua-Van-Uc, Cua-Tray, Cua-Cam, Cua-Nam-Trieu et Lach-Huyen.

Tous ces embranchements, comme ceux du fleuve

---

(1) Le 19 juillet 1888, la première chaloupe à vapeur a pu franchir le barrage dont les passes avaient été élargies aux basses eaux par le génie militaire.

Rouge, déposent leur limon à leurs embouchures et ne conservent qu'un chenal avec barres, au milieu des bancs qu'ils forment; mais comme leurs eaux sont beaucoup moins chargées, les bancs sont moins considérables et les barres plus faibles.

Le Cua-Thaï-Binh est abordable à mer haute pour des navires calant de 4 mètres à 4^m,50 ; le Cua-Van-Uc l'est pour des bateaux calant de 4^m,50 à 5 mètres. C'est la route directe pour aller à Haï-Dzuong.

Le Cua-Cam, qui conduit à Haï-Phong, est l'artère principale du Tonkin; il a deux barres : la première avec 2^m,50 d'eau, la seconde avec 3^m,50 à mer basse. Un bâtiment calant 5 mètres peut entrer à marée haute presque tous les jours de l'année; à 6 mètres, il faut attendre les grandes marées. La navigation intérieure du Cua-Cam est facile pour des navires de moins de 3 mètres de tirant d'eau, jusqu'à 50 à 60 kilomètres d'Haï-Phong.

Le Cua-Nam-Trieu, qui débouche comme le Cua-Cam dans la baie de Do-Son, est le cours d'eau du Tonkin sur la barre duquel on trouve le plus d'eau : 3^m,60 à mer basse. Les navires calant 6 mètres et par grandes marées 7 mètres, peuvent le franchir. Il passe à Quan-Yen, à une vingtaine de kilomètres dans l'intérieur; il se ramifie en plusieurs petits bras sans profondeur, qui vont rejoindre le Cua-Cam, et dont la navigation est dangereuse.

Le Thaï-Binh, dans son cours supérieur et à partir des Sept-Pagodes, porte le nom de Song-Cau. La marée s'y fait sentir au delà de Dap-Cau et sur ses deux affluents, au delà de Phu-Lang-Thuong et jusqu'à Lam. Ayant peu de pente et moins de volume d'eau, l'influence de la saison pluvieuse y est bien moins sensible que dans le fleuve Rouge. Les chaloupes, du type de celles qui peuvent naviguer dans le bassin du fleuve Rouge, circulent sans difficultés et en tous temps dans

le bassin du Thaï-Binh jusqu'à Dap-Çau, Phu-Lang-Thuong et Lam, et à plus forte raison dans toute la région d'Haï-Dzuong.

Au delà, les deux affluents ne sont plus navigables aux jonques que sur de très petits parcours et à marée haute : mais le fleuve principal, le Song-Cau, est toujours libre au parcours des sampans, de Dap-Cau à Thaï-Nguyen ; la durée du trajet entre ces deux points est de sept à huit jours pour monter et de trois jours à peine à la descente.

Nous avons dit que les deux bassins sont reliés entre eux par divers canaux ou arroyos, dont les principaux sont le canal des Rapides et celui des Bambous.

Le canal des Rapides, creusé en partie de main d'homme, il y a seulement trente et quelques années, a son origine un peu au-dessus d'Hanoï, dans le fleuve Rouge, et débouche dans le Thaï-Binh, aux Sept-Pagodes. C'est la route la plus courte d'Haï-Phong à Hanoï. Malheureusement, pendant neuf mois de l'année, de septembre à mi-juin, il manque d'eau dans sa partie amont et n'est accessible qu'aux jonques. Pendant la saison des crues, il a trop d'eau ; la différence de niveau entre les eaux du fleuve Rouge et celles du Thaï-Binh donne un courant violent, atteignant à certains endroits cinq à six nœuds. Pourtant, pendant deux mois à deux mois et demi, de juin à septembre, on peut le considérer comme navigable pour les chaloupes du service.

Le canal des Bambous, voisin des embouchures, subit l'influence des marées : la différence des niveaux des deux bassins est faible à cette hauteur, et les courants toujours modérés. Ce canal est praticable en toute saison aux chaloupes à vapeur, et cependant, vis-à-vis du poste des Bambous, les échouages sont fréquents en basses eaux pour les bâtiments calant plus de $1^{m},50$.

Pour aller de Haï-Phong à Hanoï, on suit, selon les circonstances, plusieurs routes. Quand le canal des Rapides est libre, il suffit de remonter le Cua-Cam jusqu'aux Sept-Pagodes, puis de franchir le canal. Autrement, il faut gagner les Bambous et remonter le fleuve Rouge de Hong-Yen à Hanoï. Pour gagner les Bambous, le chemin le plus habituel est le canal du Song-Tam-Bach, qui débouche à Haï-Phong même, reliant le Cua-Cam au Cua-Tray. Ce canal offre quelques tournants difficiles que l'on cherche en ce moment à faire disparaître.

Pour monter d'Haï-Phong à Hanoï par cette route (287 kilomètres environ), on met un temps très variable suivant la saison et la nature du bâtiment. Les petites chaloupes légères et puissantes qui, sans aucun chargement, portent le courrier de France, font le trajet en douze à quinze heures, suivant la route et le courant. Les chaloupes ordinaires peu chargées et celles du commerce mettent de vingt-quatre à trente heures (1). Les remorqueurs, attelés à leurs chalands, demandent au moins deux jours et demi dans la meilleure saison et trois ou quatre dans les hautes eaux. En 1886, la crue fut telle que pendant un moment il fallut, à partir de Hung-Yen, atteler deux remorqueurs à un chaland pour remonter le fleuve jusqu'à Hanoï.

Telles sont les difficultés de ce parcours.

Pour compléter l'hydrographie du Tonkin intérieur au point de vue spécial qui nous occupe, il reste à dire un mot d'un bassin secondaire assez important : celui de Song-Ki-Kung ou rivière de Lang-Son. Ce cours

---

(1) Il est fort rare qu'on puisse naviguer de nuit dans les rivières du Tonkin.

d'eau coule dans un sens opposé aux précédents(1) parallèlement à la fontière, et à peu de distance d'elle. Il passe à Lang-Son et à That-Ké, puis se retournant à angle droit, il entre dans le territoire chinois, passe à la ville chinoise de Lang-Tcheou, où il prend le nom de Li-Kiang ou Ngang-Nang-Kiang qui arrose le sud de la province Quang-Si et débouche à angle droit dans le Yeou-Kiang. Celui-ci, après avoir traversé tout le Quang-Si, se jette dans la mer de Chine par la province de Canton.

C'est après avoir franchi notre frontière que le Song-Ki-Kung reçoit sur la gauche l'affluent de la vallée de Cao-Bang, le Song-Ban-Gian, ce qui rendra à jamais impossible les communications par eau entre Lang-Son et Cao-Bang.

De Lang-Son à Dong-Dang (1 étape) et de Dong-Dang à Na-Cham (1 étape) les transports ne peuvent se faire que par terre ; à partir de cette dernière localité la rivière est navigable pour les sampans jusqu'à notre frontière, c'est-à-dire jusqu'à That-Ké (1 étape). Lorsque le commerce sera effectivement ouvert avec la Chine, un mouvement sérieux de navigation pourra s'établir entre Lang-Tchéou et Na-Cham, et sans doute aussi avec Lang-Son par quelques barrages éclusés.

Les développements qui précèdent montrent toute l'importance des voies de communication d'eau au Tonkin, les seules vraiment utilisables à l'époque dont il s'agit pour des transports sérieux. Il faut pourtant en compléter l'exposition par celle des communications routières.

---

(1) Tous les ouvrages parus jusqu'à présent le font couler en sens inverse, même les plus récents. Cette erreur n'est plus explicable depuis 1885.

Le Delta est, en somme, une immense plaine alluvionnaire formée par les dépôts séculaires des deux fleuves, et dont le niveau, surtout du côté du fleuve Rouge, est encore notablement inférieur au niveau des crues annuelles. Sans un réseau de digues qui les enserre et les protège de tous côtés, et dont quelques-unes atteignent 7 mètres de hauteur, cette plaine serait chaque année transformée en mer intérieure. Il est peu d'années, d'ailleurs, où les mailles du réseau ne viennent à se rompre, et où les eaux ne fassent irruption dans quelque large cuvette. Étonnamment chargées de limon, elles viennent ajouter aux colmatages antérieurs et augmenter souvent le niveau des terres de 40 à 50 centimètres (1).

Chaque année également, dans la saison chaude, qui est celle des pluies et des crues, la partie inférieure de chaque case du damier formé par les digues, et invariablement cultivée en rizières, se remplit d'eau de pluie qui ne peut trouver son écoulement, puisqu'elle est en dessous des eaux du fleuve. Ces portions inondées ne peuvent s'assécher que vers le commencement de novembre quand les cours d'eau ont repris leur niveau normal.

Dans un tel pays, il n'y a de vraie communication par terre que les digues. Ces voies couvrent le pays de leur réseau : elles sont nombreuses, mais c'est à peine si on peut leur donner le nom de routes. Beaucoup ne sont guère que des sentiers suffisants pour un peuple qui ne connaît d'autre mode de transport sur terre que le portage. Tout le monde sait la peine que l'on eut en 1884, lors des opérations contre Son-Tay et Bac-Ninh, à traîner les pièces d'artillerie les plus légères sur ces chemins inondés, défoncés, coupés de fossés, ou séparés par des arroyos sans ponts, ni bacs.

---

(1) *Notices coloniales*, 1885, p. 2.

Sur les cartes, on voit tracée une belle ligne continue de Hué à Hanoï et Lang-Son, qu'on appelle la route mandarine. Elle est naturellement la mieux entrenue, mais laisse quand même beaucoup à désirer. Elle a une largeur moyenne de 6 à 8 mètres qui se réduit souvent à 3 ou 4 ; elle est souvent très raboteuse, l'annamite se contentant pour la recharger d'y déposer des mottes de terre argileuse : l'empierrement est inconnu. Enfin la route traverse une quantité d'arroyos, qu'il fallait, jusqu'à nous, passer en bacs improvisés. D'ailleurs, de notables parties de cette route sont noyées tous les ans à l'époque des hautes eaux. C'est la route officielle, celle des trams, c'est-à-dire des courriers de l'administration (1).

A cette route viennent se souder celles qui arrivent des chefs-lieux de provinces, situées en dehors de son parcours, sortes de voies administratives, à peu près dans le même état que la route royale, mais moins larges.

Enfin, il y a des chemins ruraux de $0^m,80$ à $1^m,60$ de largeur, sortes de sentiers qui ne sont guère que des talus de rizières, toujours un peu exhaussés au-dessus du sol dans le Delta; pour n'être pas au niveau des rizières, ces chemins n'en sont pas moins submergés chaque année.

---

(1) Ces *trams* constituaient la seule poste existant dans l'empire annamite, mais une poste d'État ne rendant aucun service au public. Il y a entre Hanoï et Hué 36 postes de trams, soit 1104 lis (le lis vaut 560 mètres), soit une moyenne de distance de 16 kil. 800 entre chaque tram. Cette distance était parcourue en 8 jours par les courriers ordinaires et 3 jours 1/2 en grande vitesse. Même organisation jusqu'à Lang-Son.

Des réseaux de trams sont également constitués pour relier les chefs-lieux de province ou de préfecture.

Naturellement nous avons utilisé cette excellente organisation en la perfectionnant et en la faisant servir à tous nos usages postaux.

La marche sur ces chaussées est pénible ; d'abord le charroi est souvent impossible faute de largeur : puis les piétons et les cavaliers y rencontrent des obstacles nombreux, des ponceaux faits grossièrement, des coupures pour la distribution de l'eau aux rizières, des fondrières occasionnées par le passage des buffles, et des parties raboteuses. Enfin, dès qu'il a plu, on glisse sur cette glaise, où l'on ne se maintient qu'avec des prodiges d'équilibre.

En dehors du Delta, sur terrain sec, les routes offrent des obstacles d'un autre genre. Ce ne sont plus des fondrières, des coupures, des arroyos, ce sont des montagnes qui se dressent, et un sentier à pic ou en escalier qu'il faut franchir, ou bien des torrents venant des vallées secondaires, sans ponts.

Telle était encore la situation jusqu'en 1886.

Au commencement de cette année, M. le général Warnet, alors résident général profita de la pacification relative du bas pays du Delta pour améliorer considérablement cet état de choses. Par ses ordres, et au moyen de simples corvées levées dans ce pays populeux, de nombreuses routes furent élargies, nivelées ou rechargées suivant un plan de classement et de direction raisonné. Des bacs permanents furent installés au passage des arroyos ; le service des trams fut réorganisé ; et l'on commença, au moins dans certaines directions bien définies, à avoir la possibilité de communiquer régulièrement par voie de terre ; au milieu de 1886, M. le général Jamont était parvenu à organiser, par terre, des convois périodiques journaliers, bi-hebdomadaires ou hebdomadaires, pour relier les principaux postes. C'était un grand progrès.

Au commencement de 1885, dans la marche sur Lang-Son, on avait exécuté un tour de force en faisant une opération de guerre avec de gros effectifs, et de toutes armes, par une direction où, à proprement parler, il

n'y avait aucune route (1). Lorsqu'à la fin de cette même année, il fallut réoccuper Lang-Son, autant pour effacer la trace d'un insuccès, que pour permettre la délimitation des frontières, on se trouva en présence des mêmes difficultés de communication. Nous dirons au chapitre des transports, ce qu'ont coûté à cette époque des opérations sans voie de communication.

Il fallait donc, de nécessité, créer une route régulière dans cette direction ; le génie en fut chargé, et, au commencement de 1886, on pouvait aller en voitures à bœufs de Lam à Chu et de Chu à Dong-Son, à peu près à mi-chemin de Lang-Son.

Pendant ce temps, les progrès de la pacification avaient permis de songer au rétablissement si important de la route mandarine par Kep, Bac-Lé, Than-Moï et le col de Cut qui est sur la ligne de partage des vallées du Thaï-Binh et du Song-Ki-Kung. Ce fut une œuvre dificile, l'œuvre de toute l'année 1886. Aujourd'hui une belle et bonne route pourvue de ponts Eiffel en fer relie Phu-Lang-Thuong à Lang-Son.

Par les développements que nous donnons aux voies de communication du Tonkin, on peut se rendre compte des difficultés du début de notre occupation. Tous ces renseignements, aujourd'hui connus, étaient vagues et incertains alors : ils ne se sont fixés que progressivement, au fur et à mesure que les officiers de vaisseau, les commandants de colonne, les chefs de poste, les agents de transport apportaient leur contingent de renseignements que l'on a fini par coordonner.

---

(1) On sait que les brigades Giovaninelli et de Négrier partirent de Chu dans la direction de Dong-Son en faisant un détour demi-circulaire par le Deo-Van, puis prirent la vallée de Pho-Vi pour atteindre Lang-Son. La route mandarine eût été moins mauvaise, mais elle était alors impraticable pour des raisons d'ordre militaire.

Pour terminer ce qui a trait aux voies de communications, il reste à parler de l'Annam et des communications maritimes.

A l'exception de Song-Ma, qui arrose la province de Than-Hoa, il n'y a en Annam aucun fleuve important. Les plus sérieux sont le Song-Ca qui traverse la province de Vinh, le Song-Gian (ou rivière Giane) qui traverse le Quang-Binh (Dong-Heuï), la rivière de Hué qui arrose la capitale et débouche à Thuan-An, et, si l'on veut, la rivière de Faï-Fo dans le Quang-Nam qui communique avec la petite rivière de Nam-Ho, laquelle débouche à Tourane dans la rade de ce nom. A partir de Tourane, et jusqu'à la Cochinchine, la grande chaîne de montagnes se rapproche tant de la côte, qu'il n'y a place que pour des torrents, la plupart sans importance.

Tous ces cours d'eau sont navigables pour de petites chaloupes à faible tirant pendant quelques milles au-dessus de leur embouchure, un peu plus avant pour les embarcations du pays ; mais ils ne fournissent pas les éléments de lignes de transport sérieuses, d'autant qu'ils sont presque tous dirigés dans un sens général à peu près perpendiculaire à la côte, c'est-à-dire dans une direction perpendiculaire à celle des communications à établir pour relier toutes ces provinces qui s'échelonnent du Nord au Sud sur une étroite bande de 20 à 25 kilomètres, et sur une longueur de 1300 kilomètres de côtes comprises entre les 10e et 20e degrés de latitude.

Cependant, de la limite du Tonkin jusqu'au Quang-Nam, on trouve parallèlement à la côte une série de lagunes qui ont été autrefois canalisées pour la plupart et qui, en dépit de nombreuses coupures, constituent une ressource de communications qu'il a été possible d'utiliser, dans une faible mesure pourtant. Car l'action du flot et du jusant, se faisant sentir habituelle-

ment dans les deux sens a ensablé tous les points de partage dans les lagunes. Nous verrons, au chapitre des transports, comment on a pu ravitailler Than-Hoa depuis Ninh-Binh par les canaux intérieurs, et il en pourra être de même jusqu'à Vinh et Hattigne, lorsqu'on aura curé les canaux qui relient ces villes, et fait disparaître les ensablements que le défaut d'entretien a amenés. C'est ainsi de même qu'on a pu, mais en partie seulement, utiliser les lagunes et canaux pour faire communiquer Hué avec le chef-lieu du Quang-Tri ; c'est ainsi encore que Tourane communique avec le chef-lieu du Quang-Nam et avec la ville chinoise de Faï-Fo où se fait un grand commerce.

Des routes de terre en Annam il faut à peine parler : il n'y en a qu'une, la grande route mandarine : nous avons dit plus haut ce qu'elle est, et quel faible parti on peut, à l'heure actuelle encore, en tirer.

La configuration de l'Annam, sa faible largeur, la position de tous les chefs-lieux de province situés non loin des côtes et près des embouchures indiquent assez que c'est par mer que devraient se faire les communications les plus rapides et les plus sûres. Malheureusement il faut compter avec la mousson.

Dans ces pays de l'Extrême-Orient, la mousson fait partie de l'existence : on la craint ou on l'espère, on attend l'époque de son renversement, on suppute l'éventualité du typhon qu'à certains moments elle amène. Mais, au point de vue spécial des communications maritimes, elle se trouve avoir une influence prépondérante sur les côtes d'Annam.

Tout le monde connaît ces grands courants aériens qui surgissent à époque fixe et ont une si grande influence sur la navigation dans la mer des Indes et dans la mer de Chine. La mousson du sud-ouest, du 1er mai au 1er novembre, se fait surtout sentir dans la mer des Indes ; en tous cas, les côtes de l'Annam parfaitement

abritées, sont généralement calmes, et les navires ou les jonques de mer pénètrent sans difficulté dans les embouchures, en tant bien entendu que leur tonnage n'excède pas la hauteur d'eau au-dessus des inévitables barres. Dans cette période, les petits navires à vapeur de la station navale ou ceux du commerce abordent par mer Than-Hoa, Vinh, Hattigne, Hué.

Mais dans la période suivante, pendant la mousson nord-est de novembre à mai, la navigation dans la mer de Chine est très dure : la remonte du sud au nord est difficile pour les bateaux de faible puissance, presque impossible à la voile, enfin l'entrée des embouchures est si dangereuse que toute la partie nord de l'Annam, depuis le Than-Hoa jusqu'au Quang-Nam, devient inabordable; et c'est ainsi que les chefs-lieux de ces provinces Than-Hoa, Vinh, Hattigne, Dong-Heuï se trouvent réellement bloqués pendant six mois. La capitale elle-même, Hué, n'est abordable qu'à de certains moments, et par des expédients non sans dangers, dont nous parlerons à l'occasion des transports.

A partir de la baie de Tourane, et jusqu'au cap Saint-Jacques, la côte d'Annam si découpée offre une grande quantité de baies bien abritées et d'un accès facile, dont les plus importantes sont celles de Tourane, de Quine-Hone, de Xuan-Daï et de Cam-Ranh. Dans la partie méridionale de l'Annam, la mousson ne met donc aucun obstacle à l'entrée des navires.

La situation si singulière ainsi faite à la capitale de l'empire nous amène à dire un mot de la route de terre qui la fait communiquer avec Tourane, route presque inutile pendant la mousson sud-ouest et qui, au contraire, est très suivie pendant la période ou la barre de Thuan-An n'est généralement pas franchissable. Pendant cette dernière période on débarque à Tourane, et il faut faire près de 100 kilomètres par voie de terre (5 étapes) pour se rendre à Hué. Cette route, qui est un

fragment de la route mandarine traverse, au pied même de la rade de Tourane, le fameux *col des nuages*, célèbre par ses difficultés d'accès ; non qu'il soit fort élevé, car il n'est guère qu'à 600 mètres de hauteur, mais à cause de l'interminable escalier rocheux qu'il faut monter et descendre. L'Annamite y passe, sans gémir, portant ses fardeaux ; les petits chevaux du pays, très agiles, au pied très sûr, habitués à ces sortes d'obstacles, le franchissent moyennant quelques précautions. Quant à l'Européen, il est exténué et se demande comment il est possible qu'une capitale soit ainsi bloquée pour un temps aussi long, et par mer et par terre. Il se console pourtant, car cette route est réellement admirable par la beauté de ses panoramas variés, par ses vertes forêts et ses lacs (1).

La côte de la partie nord du golfe du Tonkin présente des difficultés d'un autre genre. Formée par une bande étroite, resserrée entre les montagnes qui forment la frontière chinoise du Quang-Ton et la mer, coupée par un certain nombre de larges arroyos, d'ailleurs peu peuplée, elle n'est abordable, actuellement, que par mer ; mais du moins la configuration de cette côte la rend accessible toute l'année.

Le fond du golfe, en effet, à partir de Lach-Huyen, jusqu'à la frontière chinoise à Haï-Ninh, sur une étendue de plus de 150 kilomètres, est occupé par une succession d'archipels, composés de milliers d'îles formant

---

(1) Dans la pratique, on abrège le plus souvent les étapes de terre en utilisant les lagunes à partir de Caü-Hai. En outre, les navires abrités dans la rade de Tourane peuvent essayer d'attendre une accalmie, franchir en quelques heures la distance qui les sépare de Thuan-An et essayer de passer la barre, ou de pénétrer par les lagunes. Cette tentative réussit quelquefois, mais elle est fort aléatoire et n'est jamais exempte de périls.

entre elles un véritable dédale de passes et de canaux généralement profonds, derrière lesquels la nature a formé six ou sept baies constituant d'excellents abris pour les navires. La plus connue, la seule réellement usitée depuis notre occupation du Tonkin, est la baie d'Ha-Long.

La baie d'Ha-Long est une des merveilles du monde : le voyageur qui y pénètre pour la première fois est saisi de la grandeur de ce spectacle inattendu, lorsqu'entrant par le principal chenal, il côtoie cette multitude d'îles abruptes, d'un aspect à la fois verdoyant et sauvage qui se dressent de tous côtés, émergeant de l'eau, presque à pic, sur une hauteur uniforme de 50 à 60 mètres.

Ces îlots formés de calcaire marmoréen sont de véritables colonnades de roches, dentelées, coupées de crevasses, d'arches, de grottes et affectant les formes les plus variées. Ils sont généralement inhabités et peu accessibles : on les voit couverts d'arbustes toujours verts et de plantes grasses. Cet archipel a été longtemps le repaire de la piraterie de mer.

En arrière, se trouve la grande baie d'Ha-Long, de 10 kilomètres de diamètre, abritée de tous côtés, profonde et accessible à tous les bâtiments, et en communication avec le Tonkin, soit par mer, par la baie de Do-Son et le Cua-Cam, soit par la navigation fluviale, au moyen des canaux qui la réunissent au Lac-Huyen, au Cua-Nam-Trieu et au Cua-Cam (1).

Les grands paquebots des messageries maritimes qui font chaque quinzaine le service régulier de l'Indo-Chine, de la Chine et du Japon, après avoir fait escale

(1) C'est au fond de la baie d'Ha-Long que se trouve celle de Hone-Gay où sera sans doute créé dans un certain avenir le grand port maritime et commercial du nord de l'Indo-Chine.

à Saïgon font route directe sur Hong-Kong, sans toucher au Tonkin. Le service de la côte indo-chinoise est fait en correspondance par des paquebots de plus petit tonnage, susceptibles d'entrer en tous temps à Haïphong, ayant Saïgon comme port d'attache et touchant à Cam-Ranh, à Quine-Hone, à Tourane, et pendant la mousson sud-ouest, stationnant *en pleine mer* devant Thuan-An, le temps nécessaire au débarquement, sur allèges, des correspondances postales, des passagers ou des marchandises.

Les grands transports de la marine militaire, ainsi que les bateaux affrétés de grand tonnage se dirigent sur la baie d'Ha-Long où ils se déchargent sur les canonnières, chaloupes et chalands de la flottille fluviale qui les amènent à Haïphong. Quelquefois après avoir été allégés, ils reprennent la mer, entrent par la passe du Cua-Cam et viennent achever leur déchargement de matériel à Haïphong même.

Telle est, aussi complète et exacte que possible, la physionomie des communications diverses dans l'étendue de notre nouveau Protectorat. On en voit la variété, les difficultés, l'intérêt même : et l'on comprend que, dans une grande mesure, l'organisation des communications ait influé sur l'organisation des services.

CHAPITRE II.

Situation générale des services administratifs lors de la reprise par l'administration de la guerre.

Lorsqu'en décembre 1883 et janvier 1884 les premiers renforts de troupes du département de la guerre furent envoyés au Tonkin sous le commandement du général Millot, le Ministre de la marine et des colonies avait encore la direction des opérations militaires, et, par suite, l'administration des services.

Cependant deux fonctionnaires de l'intendance et un très petit personnel d'officiers d'administration avaient été mis à la disposition du Commandant en chef. Mais l'administration de la marine les confina tout d'abord et exclusivement dans le rôle de *commissaires aux revues* chargés seulement du soin de l'administration des troupes appartenant au département de la guerre. Ces fonctionnaires n'avaient même pas l'attribution d'ordonnancement pour la solde de ces mêmes troupes.

C'est cette année 1884 qui a vu la prise de Bac-Ninh et de Hong-Hoa, la fameuse échauffourée de Bac-Lé, dont les conséquences politiques ont été si graves, et puis enfin les préparatifs de la marche sur Lang-Son.

A cette époque, le corps expéditionnaire comprenait :

6 bataillons d'infanterie de marine (24 compagnies) ;
3 bataillons d'infanterie de terre (appartenant aux 23e, 111e et 143e);
3 bataillons de tirailleurs algériens ;
2 bataillons de la légion étrangère ;
1 bataillon d'infanterie légère d'Afrique ;
1 demi-escadron de chasseurs d'Afrique ;

6 batteries d'artillerie de marine ;
2 batteries d'artillerie de terre ;
1 compagnie du génie ;
1 compagnie du train des équipages.

A ces forces il convient d'ajouter le 1er régiment de tirailleurs tonkinois, qui a été formé au cours de cette année, ainsi qu'un bataillon de fusiliers-marins, soit 14 à 15,000 hommes de troupes régulières et environ 2,000 indigènes.

Lorsque, dans les premiers jours du mois de janvier 1885, le gouvernement résolut de renforcer le corps expéditionnaire afin de frapper des coups plus décisifs et plus prompts, il décida en même temps que la direction des opérations serait confiée au Ministre de la guerre, dont les troupes prenaient, par la force des choses, une prépondérance numérique considérable. La direction administrative, par cela même, passait du commissariat de marine à l'intendance militaire, et M. le sous-intendant militaire de 1re classe de la Grandière, déjà au Tonkin, fut investi de cette fonction.

Mais, dans l'intervalle, on s'était décidé à donner aux deux fonctionnaires de l'intendance une participation honorable aux opérations : ils furent chargés de préparer l'organisation laborieuse de la marche sur Lang-Son et de suivre les opérations de nos colonnes ainsi engagées dans la plus difficile et la plus critique des expéditions.

Notre administration, on le sait, s'en tira avec honneur. Les enquêtes retentissantes qui ont suivi la retraite de Lang-Son n'ont rien imputé à la charge du service administratif, et les privations qu'ont dû subir nos valeureuses troupes dans la vallée du Song-Ki-Kong à cette époque, n'ont eu d'autres causes que l'extrême difficulté du ravitaillement exclusivement à dos d'hommes, l'absence totale de lignes de communication, et aussi la nullité des moyens matériels de l'administration de la

marine, que rien ne prépare à de semblables opérations de guerre.

Toujours est-il que M. le sous-intendant militaire de la Grandière, engagé avec les colonnes expéditionnaires jusqu'au mois de mars, ne put effectivement prendre la direction administrative qui lui était échue. D'ailleurs, il ne disposait que d'un personnel numériquement insignifiant, et une convention était intervenue entre les deux ministères, par laquelle la remise de service devait être différée jusqu'à l'arrivée des personnels administratifs du département de la guerre.

Cette remise eut lieu, partiellement pour certains services, le 1er mai, et définitivement pour tous les services le 20 mai 1885.

Mais au cours de cette période transitoire étaient survenus les graves événements des 25 au 28 mars. Dès que fut connue en France la retraite de Lang-Son, et malgré les probabilités de paix résultant d'un traité qui venait d'être négocié avec la Chine, le gouvernement résolut d'envoyer une troisième série de renforts et d'organiser solidement le haut commandement et tous les services.

Le général de Courcy débarqua le 31 mai en baie d'Ha-Long, et, sous ses ordres, un Intendant militaire venait à son tour reprendre des mains de M. le sous-intendant militaire de la Grandière la direction des services administratifs.

En résumé, le commissariat de la marine a administré effectivement jusqu'au 20 mai 1885, et c'est à cette dernière date que commencent l'action et la responsabilité du service de l'intendance.

Pour se rendre compte des difficultés que nous avons rencontrées au début et des à-coups que produisent de tels changements de services, il faut jeter un coup d'œil sur l'administration de la marine au point de vue de ses méthodes, de son outillage et de ses personnels.

La base de l'organisation administrative du département de la marine, dans les arrondissements maritimes de la France, est la centralisation presque absolue de tous les services au port maritime qui en est le chef-lieu, et, dans ce port, une grande centralisation entre les mains du commissaire général chef de service, seul ordonnateur pour tous les services du département et qui dirige le service des fonds par l'organe d'un bureau spécial.

Dans l'arsenal, le service administratif se divise en six branches ; à la tête de chacune d'elles est un commissaire de la marine.

1° Le commissaire *aux approvisionnements*, chargé du service du magasin général ;

2° Le commissaire *aux travaux* (constructions navales, artillerie, travaux hydrauliques), chargé des marchés de travaux et de la surveillance des directions de travaux, en ce qui concerne l'emploi du personnel et des matières mises en œuvre, et qui, en outre, centralise tout le matériel *en service* dans les ports ou les bâtiments de la flotte ;

3° Le commissaire *aux armements*, qui administre le personnel de la flotte à terre et centralise l'administration des personnels embarqués ;

4° Le commissaire *aux revues*, qui administre les troupes de la marine, ainsi que le personnel entretenu non embarqué ;

5° Le commissaire *aux subsistances*, chargé de l'administration complète de ce service spécial dans le port ;

6° Le commissaire *aux hôpitaux et prisons*.

Tous les approvisionnements généraux de la flotte, à quelque service qu'ils soient destinés, sont acquis par les soins du commissaire aux approvisionnements et entreposés dans le *magasin général* sous la responsabilité d'un *garde-magasin général*, seul comptable dans le port. De là, ils sont soit livrés aux directions de travaux

chargées des transformations, soit déposés dans les magasins particuliers des constructions navales, des mouvements du port ou de l'artillerie qui sont, au point de vue administratif, les succursales du magasin général.

Récemment, certaines modifications sont intervenues dans ce fonctionnement, en vue de donner un peu plus d'autonomie, de liberté et de responsabilité aux services des travaux. Mais les principes n'ont pas changé ; en tous cas, l'organisation était telle en 1885. Elle se résume par ces mots : un ordonnateur unique, un comptable unique.

Disons cependant que le service des subsistances a, comme celui des hôpitaux, une autonomie particulière, leurs approvisionnements ne rentrant pas sous l'administration du commissaire aux approvisionnements, ni sous la responsabilité du garde-magasin général.

Pour le fonctionnement des services administratifs, le commissariat emploie les personnels secondaires, ci-après connus sous le nom de *corps entretenus* ;

a) Les commis du commissariat (service des bureaux) ;

b) Le personnel administratif des directions de travaux (comptabilité des transformations dans les directions de travaux) ;

c) Les agents de manutention (service des subsistances) ;

d) Les comptables de matières (comptabilité du magasin général, des magasins particuliers et des établissements hors des ports) (1).

Naturellement l'administration de la marine a appliqué, dans ses colonies, les mêmes principes d'organisation, sous réserve des simplifications ou cumuls d'at-

(1) Les agents administratifs des directions de travaux et les agents de manutentions jouissent de l'état d'officier et sont assimilés à certains grades déterminés du commissariat. Les comptables de matières et commis du commissariat sont des personnels civils commissionnés.

tributions devant résulter dans quelques cas de services moins importants que dans les arsenaux de France.

Au Tonkin, donc, le commissaire chef de service était à Hanoï seul ordonnateur. De ses bureaux très fortement organisés, il dirigeait des services puissamment centralisés. Auprès de lui un garde-magasin général seul comptable, sauf pour les subsistances et hôpitaux, et un comptable unique des subsistances.

L'occupation était à cette époque fort restreinte ; elle se limitait au delta : Tuyen-Quan, sur la rivière Claire, avait cependant été occupé, et, un moment, on avait été jusqu'à Lang-Son ; mais le nombre des places et postes n'atteignait pas le chiffre de 30.

En quelques points fort peu nombreux : Haï-Phong, Dap-Cau, Nam-Dinh, Son-Tay et Thuan-An, le commissaire était représenté par des sous-commissaires portant le titre de *chargés de services*, n'ayant le pouvoir ni d'ordonnancer, ni de passer des marchés, ni d'exercer aucune action sur l'administration des troupes ; simples agents locaux de transmission et de surveillance des ordres en ce qui concernait le service des subsistances et particulièrement les transports et les ravitaillements. Dans les autres postes, aucun représentant administratif régulier n'existait : le commandant des troupes assurait les besoins de ses hommes en administrant sans contrôle les approvisionnements qui lui étaient périodiquement envoyés.

Dans ces mêmes places principales, le service des subsistances était assuré par des agents de manutention dont les opérations se centralisaient à Hanoï, mais qui n'exerçaient que pour leur propre place. Dans les postes privés de personnel administratif, les approvisionnements théoriquement gérés par les chefs de poste étaient en pratique sortis en écritures par le seul fait de leur expédition sur ces postes.

Comme on le voit, l'administration de la marine ne

connaît ni les suppléants des fonctionnaires de l'intendance, ni les officiers d'approvisionnement, ni les circonscriptions d'administration ou de gestion.

Les caisses chargées des payements étaient administrées, soit par quelques payeurs du Trésor en quelques rares points, soit par des agents de la marine, et fort souvent par les commandants d'armes chargés de la gestion des *caisses de fonds d'avances* dont nous examinerons, dans un chapitre spécial, le rôle important et le fonctionnement.

Mais comme le seul ordonnateur était à Hanoï, il fallait, soit envoyer dans cette place les états de solde ou les justifications de créances et attendre le retour des états ou mandats ordonnancés et visés, soit (ce qui était l'ordinaire) user de la latitude ouverte par un arrêté du commissaire général civil en 1883, plus tard du général commandant, aux termes duquel les agents externes du Trésor et les comptables des caisses de fonds d'avances sont tenus de payer, *à titre de dépenses urgentes*, sur présentation de pièces *non encore régularisées*, un grand nombre de dépenses des catégories énumérées au dit arrêté. Nous verrons plus tard à quels abus et à quelles difficultés de régularisation a conduit un tel système lorsqu'au lieu d'être une exception justifiée par certaines circonstances, il devient la règle par le fait même du mécanisme administratif.

L'administration de la marine n'a pas de troupes d'administration pour l'exploitation du service des subsistances. Cela lui donne la paix vis-à-vis des parlementaires, mais ce n'est pas pour le bien du service. Car elle prélève largement son nécessaire sur les combattants, et les troupes d'infanterie de marine, qui y sont accoutumées, ne s'en plaignent jamais (1).

(1) Depuis le départ des services du département de la guerre (1er janvier 1888) l'administration de la marine a cependant conservé notre détachement d'ouvriers militaires d'administration.

Toujours est-il que si ce mode a peu d'inconvénients pour les services sédentaires et réguliers des ports et des anciennes colonies, cela est d'une grande gêne pour les services mouvementés dans une période de conquête et poun l'organisation des colonnes.

L'exploitation du service des subsistances est très intelligemment assurée par la marine dans ses établissements fixes et sur les bâtiments de la flotte, mais elle brille moins dans les opérations de guerre sur le continent, faute d'un personnel spécial et faute de matériel. Les fours de campagne, les armements de four, les tentes-baraques et tout le matériel du département de la guerre spécial au service de campagne ou d'expédition est inconnu du personnel de la marine. Et ainsi s'expliquent bien des privations, bien des difficultés de service à l'origine qui eussent pu être atténuées. Le général de Négrier, après la première occupation de Lang-Son, s'est imposé à lui-même et a imposé à ses troupes cinq semaines de consommation de biscuit. Lorsque, quelques mois après, il vit apparaître notre matériel, il exigea et il obtint que ses troupes, en toutes circonstances d'expéditions, eussent leur pain journalier.

Le système administratif de la marine appliqué à une grande étendue de territoire et avec des communications aussi difficiles qu'elles le sont au Tonkin, n'est pas plus favorable à la bonne administration des troupes. De surveillance locale, il n'en faut pas parler : tout se passe de loin et par correspondance. Mais ce qui manque aussi, c'est l'action de *conseil et de soutien* qu'exercent si utilement nos sous-intendants d'arrondissement auprès des chefs de détachement ou des comptables dénués d'expérience, comme le cas se présente si souvent en campagne.

On répondra, il est vrai, qu'aux colonies l'administration de toutes les unités d'infanterie ou d'artillerie de

marine est centralisée par un conseil d'administration spécial, *sédentaire* et fortement constitué, au chef-lieu même, seul responsable et seul en rapport avec les commandants d'unités, avec le commissaire aux revues colonial ou avec le dépôt du corps dans la métropole. Cela est, en effet, une sérieuse atténuation de la centralisation des services directeurs.

Mais le défaut apparaît dès que l'on se trouve en présence d'un grand nombre de corps ou de détachements de toutes armes, n'ayant aucun lien entre eux, administrés par des conseils d'administration mobiles et répandus sur toute la surface du territoire. C'est ce qui s'est présenté dès que le département de la guerre a dû donner son concours à celui de la marine. En 1884, la guerre fournissait déjà 14 corps ou détachements ayant une administration séparée. En 1885, ce nombre avait doublé.

Sans disputer donc sur le mérite des deux méthodes, on peut cependant affirmer que l'organisation administrative des services directeurs du département de la marine se prête fort mal à la bonne administration des troupes du département de la guerre, dans les conditions où cette dernière administration fonctionne d'après ses règlements.

Un autre inconvénient fort grave des méthodes de la marine appliquées aux troupes de la guerre, résulte de l'absence de magasins administratifs de l'habillement et du campement.

Aux colonies, les compagnies d'infanterie et les batteries d'artillerie de marine sont approvisionnées de tout ce qui leur est nécessaire par le magasin de la portion secondaire, établi au chef-lieu, et ce dernier, par les magasins des dépôts des régiments d'infanterie ou d'artillerie de marine en France. Le magasin de la portion secondaire fait ainsi l'office de magasin admi-

nistratif, et l'on peut admettre que les troupes du département de la marine ont pu ainsi être convenablement pourvues.

Mais, au cours de l'année 1884, il n'en était pas de même des 14 corps ou détachements des troupes de la guerre. A ceux-ci, on avait dit de se pourvoir auprès de leurs dépôts, en France. Ceux-ci d'abord, ne pouvaient fournir les effets coloniaux. Puis, à de telles distances, il y a des difficultés de prévision, des lenteurs d'expédition toujours préjudiciables. On n'avait pas formé de petits dépôts à Haïphong; les corps trouvaient leurs magasins souvent déplacés. L'insuffisance des moyens de transport rendait fort lente l'expédition des colis débarqués. On sait la nudité dans laquelle ont été laissés les bataillons de la Guerre détachés à Formose, et le général Millot, pour ce qui concerne les troupes du Tonkin, a adressé à ce même sujet au Ministre de la marine, dont il dépendait, les réclamations les plus vives et les plus pressantes.

Chacun sait que, dans une campagne active, l'administration de la guerre assure le service de l'habillement d'après un système mixte consistant à laisser à l'administration générale le soin de pourvoir les troupes des effets principaux et d'un usage commun, surtout des chaussures et des objets de campement, en donnant aux dépôts des corps le soin d'approvisionner leurs fractions détachées des effets spéciaux à chaque arme ou subdivision d'arme, ainsi que des effets communs d'un usage plus secondaire.

C'est ce système qui a été appliqué à partir du second semestre de 1885 et c'est alors seulement que nos troupes ont toutes reçu les effets coloniaux, qu'elles ont été habillées et bien pourvues, et qu'elles ont cessé de rentrer en France dans l'état lamentable de délabrement que l'on sait.

Il est tout simple que la Marine ait appliqué ses pro-

cédés. Par cette discussion, nous avons voulu démontrer seulement leurs inconvénients au regard des troupes du département de la guerre, et l'une des conséquences de l'association des troupes de deux ministères à l'effort commun d'une conquête (1).

Faut-il maintenant dire un mot du personnel. La Marine assure ses services administratifs aux colonies avec des personnels analogues aux personnels métropolitains, ayant souvent la même origine, mais spécialisés dans le service colonial où ils font toute leur carrière. Toute organisation a ses avantages et ses inconvénients. On ne peut exiger d'agents naturellement fatigués par un long séjour dans les climats chauds, la même énergie physique, la même somme d'efforts que l'on demande aux métropolitains qui arrivent tout frais, tout prêts à se dépenser et avec la certitude de se retremper sur le sol européen après un séjour de courte durée.

En 1884, le personnel colonial, numériquement insuffisant pour assurer les services du Tonkin, avait dû être renforcé et même dirigé par du personnel métropolitain.

Néanmoins, et malgré l'intelligente direction qui a présidé à son administration, la Marine était déjà débordée au commencement de 1885, à l'arrivée des premiers renforts. Elle l'eût été plus encore un peu plus tard avec l'effectif doublé, avec l'occupation étendue et ces colonnes simultanées qui sillonnaient tout le pays. Nous croyons qu'un personnel complètement métropolitain, neuf et plein de vigueur comme celui que nous avons amené, devait plus que tout autre être capable de donner la somme extraordinaire d'efforts qui est devenue

---

(1) Nous croyons savoir que depuis que la Marine a repris le service (1er janvier 1888); elle a conservé l'organisation des magasins de l'habillement et du campement qu'elle a trouvés installés.

nécessaire et de produire les résultats qui ont été acquis de juin à décembre 1885.

De la reprise des services par l'administration de la guerre au 20 mai 1885, nous dirons peu de chose, si ce n'est qu'un changement de système en un tel moment est toujours une cause de grandes difficultés qu'il n'est pas désirable de voir se renouveler.

Et par l'ensemble des considérations de ce chapitre, nous avons voulu étayer notre opinion très ferme que si le département de la marine suffit à la garde paisible de nos colonies, il est moins propre que le département de la guerre à conduire les opérations à grande envergure qu'exige la conquête de pays étendus.

Nous croyons aussi que l'association des troupes de terre et de mer a de grands inconvénients au point de vue militaire comme au point de vue administratif ; que la solution de l'armée coloniale réside, quoi qu'on en dise, dans la fusion avec les troupes de la guerre de celles de la marine, et que le maintien de ces dernières ne se justifiera que le jour où, à *elles seules*, elles pourront suffire aux exigences de notre domaine colonial sans surcharger le budget du tiers complémentaire de l'effectif de relève.

CHAPITRE III.

Organisation du corps du Tonkin à partir de l'arrivée du général de Courcy.

Par un ordre général du 13 juin 1885, le corps du Tonkin était, au point de vue du groupement des troupes, organisé en deux divisions et une réserve.

La 1re division, sous les ordres du général Brière de l'Isle, comprenait :

1re brigade.
- 1er régiment de marche (4 bataillons de tirailleurs algériens).
- 2e régiment de marche (3 bataillons de zouaves).

2e brigade.
- 2 bataillons d'infanterie de marine.
- 1er régiment de tirailleurs tonkinois (4 bataillons).

2 escadrons (1 de chasseurs d'Afrique, 1 de spahis).
4 batteries de l'armée de terre.
1 batterie de la marine.
Détachements du génie, du train, etc.

La 2e division, sous les ordres du général de Négrier, comprenait :

3e brigade.
- 3e régiment de marche (4 bataillons des régiments étrangers).
- 2 bataillons d'infanterie légère d'Afrique.

brigade.
- 4e régiment de marche (3 bataillons de France).
- 3e bataillon d'infanterie de marine.
- 2e régiment de tirailleurs tonkinois.

2 escadrons de spahis.

4 batteries de l'armée de terre.
1 batterie de marine.
Détachements du génie, du train, etc.

La réserve, placée sous le commandement direct du général en chef, comprenait :

1 bataillon de chasseurs à pied.
2 batteries de l'armée de terre.
4 batteries de la marine.
Des détachements divers.

Soit au total : 20 bataillons métropolitains (dont 3 de la marine), 4 escadrons, 16 batteries (dont 6 de la marine), divers détachements du génie, 3 compagnies du train, détachements des sections, etc.

Et, en outre, le 1er régiment de tirailleurs tonkinois déjà complété à 3 bataillons et dont le 4e bataillon était en formation, ainsi que le 2e régiment de tirailleurs tonkinois en cours d'organisation.

L'ensemble de ces forces représentait environ 890 officiers et 28.000 hommes de troupe européens, plus un nombre d'indigènes qui allait constamment en augmentant, par suite des formations progressives et à raison de 1000 par bataillon formé. A cette époque, on comptait déjà 6.000 tirailleurs. Trois mois après, il y en avait 8.000, et, à la fin de 1885, 12.000.

Le nombre des animaux de toutes sortes (grands chevaux d'Europe, mulets, petits chevaux) était d'environ 3.800 (1).

---

(1) A la date du 1er août 1885, l'effectif des *présents* était le suivant :

	OFFICIERS.	TROUPE.	ANIMAUX.
Troupes d'Europe.	700	26.627	3,215
Régiments de tirailleurs tonkinois.	82	6.329	143
	782	32.956	3,358

Un autre ordre général du 11 juin avait divisé le territoire du Tonkin en deux grands commandements militaires.

Le premier, dit de l'Est, exercé par le général de Négrier, comprenait les provinces de Quan-Yen, Haï-Dzuong, Bac-Ninh, Lang-Son, Cao-Bang, Thai-Nguyen.

Le second, dit de l'Ouest, exercé par le général Brière de l'Isle, comprenait les provinces de Ninh-Binh, Nam-Dinh, Hanoï, avec la marche de My-Duc, Son-Tay, Hong-Hoa, Tuyen-Quan et Hong-Yen.

Tous les services militaires du territoire étaient, dans chacune des deux circonscriptions, sous les ordres du général de division dont les rapports de service avec les résidents et sous-résidents ainsi qu'avec les autorités indigènes étaient, en outre, nettement définis.

A cette époque, il n'était pas encore question de l'Annam où nous n'entretenions que de minimes détachements à Thuan-An, Hué et Tourane.

L'organisation du commandement, au point de vue territorial, répondait évidemment aux nécessités du moment et aux grades des chefs qui en étaient investis.

Mais au point de vue de l'endivisionnement des trou-

La composition des troupes d'Europe était celle ci-dessus donnée, sauf que les 3 bataillons de marine avaient été constitués en 4 bataillons. Il y avait donc alors 21 bataillons d'Europe. Le 1er régiment de Tonkinois comprenait 4 bataillons, le 2e en avait déjà trois.

Nous ne donnons pas le chiffre des absents à raison de la non-certitude à cette époque du nombre d'hommes déjà rapatriés, mais dont l'avis de mutation en France n'était pas encore parvenu au Tonkin et qui continuaient à compter à l'effectif général du corps d'occupation. Le chiffre des présents, au contraire, donne une idée exacte des ressources disponibles et de l'effectif à pourvoir.

L'effectif des troupes de la division navale et du commissariat (133 officiers, 1,788 hommes de troupe présents) n'est pas compris dans les chiffres ci-dessus.

pes, on peut soutenir que nous n'avions pas à faire la grande guerre dans des conditions analogues aux campagnes d'Europe où l'organisation des corps d'armée en brigades, divisions et réserves, s'impose naturellement. Là-bas, il s'agissait surtout d'occuper le territoire, d'y rétablir la sécurité et de procéder à son extension progressive en organisant, selon les besoins, de petites colonnes expéditionnaires dont la composition ne pouvait ni être prévue à l'avance, ni cadrer avec l'organisation initiale des brigades, divisions ou troupes de réserve.

Dans notre opinion, il eût été préférable de faire, dès 1885, ce qui a été fait un an plus tard, c'est-à-dire d'organiser simplement les circonscriptions et les sous-divisions territoriales *en attribuant au commandant militaire de chacune d'elles le commandement des troupes y stationnées*, sauf à régler d'une manière spéciale le commandement temporaire des colonnes mobiles.

Il ne s'était pas écoulé quelques semaines, que des difficultés surgirent au sujet de cette organisation. Les événements de Hué et l'occupation des provinces centrales de l'Annam obligèrent le Général en chef à enlever à l'un des deux divisionnaires du Tonkin une partie de ses troupes, pour les placer en permanence sous le commandement effectif d'un troisième et nouveau chef. Au Tonkin même, soit par des nécessités de casernement, soit pour réprimer la piraterie ou chasser les bandes, il arrivait à tout instant que des bataillons, batteries ou détachements de la 2e division, opéraient ou stationnaient sur le territoire de la première et inversement. De là de réelles difficultés de commandement et d'administration pour des unités continuant à relever de leur commandement d'origine.

Si nous nous hasardons à signaler ces difficultés dans une étude d'ordre administratif, c'est que cette organisation du commandement des troupes s'est trouvée avoir

sur le fonctionnement des divers services une influence considérable.

En effet, chaque division avait son commandant de l'artillerie, son commandant du génie, son sous-intendant militaire, son médecin-chef, tout comme dans une campagne d'Europe ; mais comme le commandant de chaque division ajoutait au commandement de ses troupes, celui d'une grande étendue de territoire, chacun des quatre chefs des services divisionnaires avait autorité complète et directe sur les officiers, fonctionnaires ou médecins employés dans les diverses circonscriptions inférieures ou dans les établissements.

C'est, croyons-nous, le premier exemple d'un fonctionnement de ce genre appliqué au territoire. Chacun des deux sous-intendants divisionnaires était ainsi une sorte d'intendant de corps d'armée au petit pied ; et l'intendant militaire placé auprès du général en chef était lui aussi au petit pied une sorte d'intendant d'armée chargé des services généraux et des troupes non endivisionnées ; chargé aussi de régulariser, au point de vue d'ensemble, la marche des services divisionnaires.

Dès que l'Annam dut entrer en ligne, et ce fut cinq semaines après, un troisième commandement et une 3e circonscription territoriale furent créés et dans les mêmes conditions.

Hanoï était le quartier général de la 1re division ; Haïphong, celui de la 2e ; plus tard Hué devint le centre de la circonscription spéciale dont il vient d'être parlé.

Étaient considérés comme services généraux, et en dehors de l'action divisionnaire : les magasins généraux d'Haïphong ; le magasin central de l'habillement et du campement à Hanoï et ses succursales ; le service général de transit et le service des transports fluviaux. Pour les services de l'artillerie et du génie, les parcs d'Hanoï et d'Haïphong échappaient aussi aux services divisionnaires, et de même le magasin général du

matériel du service de santé à Hanoï qui restait sous l'autorité exclusive du directeur de ce service.

Un ordre général du 14 juin définissait ainsi les relations de service entre les diverses autorités militaires :

« Les officiers généraux commandant les divisions « seront *seuls* chargés d'assurer dans toutes les troupes « de leur division, ainsi que dans toute l'étendue du « territoire placé sous leur commandement, l'exécution « des règlements de police et de discipline, d'adminis- « tration, de santé et d'instruction, et l'exécution des « ordres du commandant en chef.

« C'est à ces officiers généraux qu'il appartiendra de « donner des ordres aux commandants de l'artillerie et « du génie, aux fonctionnaires de l'intendance et aux « chefs du service de santé, aussi bien pour les ques- « tions intéressant les troupes que pour celles intéres- « sant le territoire, conformément aux prescriptions des « articles 5, 6, 10, 12 et 15 du règlement du 26 octobre « 1883 (service en campagne).

« Les directeurs des services n'ont pas à intervenir « dans ces questions ou dans ces ordres ; ils n'ont qu'à « exercer la haute surveillance et l'inspection technique « et administrative de ces services, sous l'autorité et au « nom du général en chef, auquel ils adresseront « toutes propositions qu'ils jugeront nécessaires.

« Ainsi, pour préciser :

« Les généraux de division pourront, en vertu de « leurs attributions, prescrire à l'artillerie et au génie « toutes les études qu'ils jugeront convenables sur le « territoire relevant de leur commandement ; ils trans- « mettront au général en chef le résultat de ces études « et le général en chef décidera, après en avoir saisi, « s'il le juge convenable, le général commandant l'artil- « lerie et le colonel commandant le génie.

« Les directeurs de services, tenus par leurs subor-
« donnés hiérarchiques au courant de la marche des
« services dans les divisions, pourront faire au général
« en chef les propositions qu'ils croiront utiles dans l'in-
« térêt du service ; mais ces mesures ne deviendront
« exécutoires qu'après son approbation, qu'il notifiera
« aux généraux de division.

« *Aucun ordre d'exécution ne doit arriver aux chefs de*
« *service des divisions sans passer par l'intermédiaire des*
« *commandants de ces divisions.* »

Cet ordre général était fondé sur le règlement du service en campagne qui a visé le cas du groupement des troupes en divisions actives et en corps d'armée actifs pour lesquels en effet ce mode de fonctionnement est réglementaire, nécessaire et praticable. Mais nous avons vu qu'au Tonkin il n'y avait alors ni divisions groupées, ni corps d'armée effectif, mais simplement des services territoriaux comme en Algérie, comme en Tunisie, comme en France, sous réserve des formations éventuelles de colonnes mobiles auxquelles seules ledit règlement du service en campagne devenait temporairement applicable.

Enfin le dernier alinéa de l'ordre était une extension spéciale des prescriptions de l'article 13 de la loi du 16 mars 1882 aux termes duquel les directeurs de service correspondent librement avec leurs subordonnés pour tout le service technique, sauf à ceux-ci à *communiquer*, s'il y a lieu, les ordres qu'ils reçoivent, au chef militaire dont ils dépendent.

Ce fonctionnement, suivant le tempérament des chefs, fut mis en œuvre d'une manière fort différente dans les deux divisions et dans la circonscription de l'Annam. On ne tarda pas, du reste, à lui appliquer dans la pratique les adoucissements utiles, au moins dans le service de l'intendance. Une sage réserve d'une part, un

grand esprit de conciliation d'autre part, beaucoup d'habileté de la part des sous-intendants divisionnaires étouffèrent bien des germes de conflits.

Certes, dans les conditions difficiles où l'on se trouvait alors, une réelle décentralisation de pouvoirs était nécessaire et les directeurs de service le comprenaient bien. Mais lorsqu'il s'agit de créer, il faut cependant une grande unité de vues et une direction effective.

Toute organisation a des inconvénients qu'il faut accepter, à côté d'avantages à recueillir. Si les directeurs de services sont une gêne, en un sens, pour le commandement *au second degré*, ils sont auprès du commandant en chef seul responsable, plus qu'un instrument de haute surveillance et notamment en matière budgétaire.

En 1885, pour satisfaire à des besoins urgents et de toutes sortes, on disposait d'un budget surabondant; ce n'était pas encore le temps des économies forcées. Mais dès 1886, il n'en allait plus ainsi : des crédits extrêmement limités devaient faire face à des besoins considérables; des considérations politiques obligeaient le ministre de la guerre à réitérer au Commandant en chef l'interdiction formelle, sous sa propre responsabilité, de tout dépassement. Chaque chef de service dut alors tenir dans sa main, et très serrés, tous les fils de l'organisation, du fonctionnement et des dépenses, — et dès ce moment le système divisionnaire territorial avait vécu.

A partir du départ du général de Courcy (janvier 1886), son application n'était plus que nominale; il disparut officiellement, et pour ne plus reparaître, en avril 1886, lorsque M. le général Jamont prit le commandement supérieur et que le corps du Tonkin fut réorganisé sous le titre de division d'occupation du Tonkin et de l'Annam.

Et c'est à cette époque aussi que tous les services

furent bien unifiés dans leur organisation, leur fonctionnement et leur réglementation.

Nous ne pouvons mieux faire, du reste, que de retracer ici ce qu'à ce sujet nous a écrit l'un de nos meilleurs collaborateurs dans des termes dont on remarquera la mesure et la justesse : « Ce système a fonctionné pen-
« dant près d'un an d'une manière convenable. Il serait
« toutefois téméraire d'en conclure qu'il donnera tou-
« jours d'aussi bons résultats. Il a fallu apporter dans
« plusieurs circonstances certains tempéraments aux
« règles un peu trop inflexibles de l'organisation primi-
« tive, et plus d'une fois, le sous-intendant divisionnaire
« s'est trouvé embarrassé entre un ordre de son général
« de division et les instructions générales ou spéciales
« de son intendant. Il n'y a pas eu de difficultés insur-
« montables, grâce au désir de bien faire et à l'esprit de
« conciliation ; mais il y aurait quelque imprudence à
« tirer de résultats ainsi obtenus, un argument pour
« l'avenir : et l'on peut conclure de l'expérience faite au
« Tonkin que le système divisionnaire, bon lorsque les
« troupes sont en marche, ne vaut pas en station l'orga-
« nisation administrative par corps d'armée. »

A dater du 23 avril 1886, le corps du Tonkin, devenu division d'occupation, était partagé en trois brigades.

La 1re (quartier général à Sontay), commandée par M. le général Jamais, comprenait :

1 régiment de marche de zouaves (2 bataillons).
2 bataillons étrangers indépendants.
Le 1er régiment de tirailleurs tonkinois (4 bataillons).
Le 2e régiment de tirailleurs tonkinois (4 bataillons).
Fraction d'un escadron de spahis.
1 batterie de terre.
Détachement du génie.
1 compagnie du train des équipages.

La 2e (quartier général à Dap-Cau), commandée par M. le général Mensier, comprenait :

2 bataillons d'infanterie légère d'Afrique.
1 régiment de marche étranger (2 bataillons).
Le 3e régiment de tirailleurs tonkinois (4 bataillons).
Le 4e régiment de tirailleurs tonkinois (4 bataillons).
Fraction d'un escadron de spahis.
1 batterie de terre.
Détachement du génie.
1 compagnie du train des équipages.

La 3e brigade (quartier général à Hué), commandée par M. le général Munier, comprenait :

1 bataillon de zouaves.
2 bataillons d'infanterie de marine.
1 batterie d'artillerie de marine.
Détachement du génie.

Enfin, certaines troupes non embrigadées, savoir :

1 bataillon de chasseurs à pied.
Fraction d'un escadron de spahis.
1 batterie de terre.
2 batteries d'artillerie de marine.
Détachements de pontonniers, d'ouvriers d'artillerie, d'artificiers.
Un parc d'artillerie.
Détachements du génie.
Une compagnie du train des équipages militaires.
Détachement des sections.
Un dépôt de remonte.

Soit au total, 12 bataillons métropolitains (dont 2 de l'infanterie de marine) ; 1 escadron, 6 batteries (dont 3 de la marine); 2 compagnies du génie, 3 compagnies du train. Détachements divers, etc.

Et en outre, quatre régiments de tirailleurs tonkinois, complètement formés, à cette époque, à quatre bataillons de 1000 indigènes chacun, plus les cadres européens. Enfin il y a lieu de ne pas négliger les indigènes incorporés à titre d'*auxiliaires* dans les batteries d'artillerie, dans les divers détachements de cette arme, ainsi que dans les compagnies du train pour les soins à donner aux animaux et les corvées du matériel.

L'ensemble de ces forces représentait environ 14,200 hommes européens (officiers et troupes), à l'effectif général, et 12,800 à l'effectif des présents, plus 15 à 16,000 indigènes. Soit de 28 à 29,000 hommes (1).

Comme on le voit, l'effectif d'ensemble ne s'était abaissé que d'environ 4 à 5,000 hommes ; ce qui avait surtout changé, c'était la relation entre les Européens et les indigènes. Dans le cours de 1885, le 2e régiment de tirailleurs tonkinois (Nam-Dinh) s'était complété ; le 3e (Bac-Ninh) avait été entièrement créé ; et en avril 1886, le 4e de même arme avait été formé à Haï-Dzuong. Les trois premiers dépendaient du ministère de la marine ;

---

(1) Au 1er juillet 1886, la situation était la suivante :

	EFFECTIF TOTAL.	DÉCOMPOSITION DE L'EFFECTIF.		
		PRÉSENTS.	DÉTACHÉS.	ABSENTS.
Officiers	766	727	»	39
Troupe	31,193	27,112	1,418	2,663
Coolies des corps	1,679	1,679	»	»
Animaux	2,704	2,704	»	»

Les 27,112 hommes de troupe présents comprenaient 15,049 indigènes.

Sur les 2,663 absents, 1834 étaient aux hôpitaux ou infirmeries-ambulances (Européens ou indigènes).

Les 2,704 animaux se décomposent en 491 grands chevaux, 703 pe chevaux, 1177 mulets (artillerie et train), 333 bœufs de trait.

le quatrième, entièrement formé de cadres fournis par le ministère de la guerre, avait été créé au titre de ce dernier département.

Dans cette nouvelle organisation, le nombre des animaux se trouvait réduit à 2,700 environ.

Les rapatriements opérés en mars, avril et mai 1886 portaient sur 9 bataillons métropolitains (dont 2 de la marine), 3 escadrons, 10 batteries (dont 3 de la marine) soit 10 à 11,000 hommes (1). Aucun animal n'était rapatrié, le coût du transport ne le permettait pas, et, depuis un an, la mort avait fait des vides énormes, surtout dans les escadrons de spahis et dans les compagnies du train.

Dans ces forces ne sont pas comprises les troupes spéciales de l'Annam dont nous dirons un mot à la fin de ce chapitre.

Ajoutons, à titre de renseignement intéressant, quoiqu'en dehors de notre sujet, qu'à cette date du 23 avril, la division navale du Tonkin, sous les ordres de M. le capitaine de vaisseau de Beaumont, comprenait :

Pour le service fluvial au Tonkin, 20 canonnières de différents types, plus 5 en armement ou en montage.

Pour le service fluvial en Annam, 2 canonnières.

Pour le service des archipels, 6 bâtiments de mer de différents types.

Pour le service de la côte d'Annam, 4 bâtiments de mer.

Pour le service général, 4 bâtiments de mer, dont 2 avisos-transports, non compris la flottille des trans-

---

(1) Ce chiffre ne comprend naturellement pas les rapatriements successifs pour convalescence, antérieurement opérés par les transports mensuels. Il ne s'applique qu'aux rapatriements en bloc, faits sur des corps constitués en vue de la réduction du corps d'occupation.

ports intérieurs, dont nous parlerons au service des transports.

Pendant la période de guerre, en 1884, et jusqu'au milieu de 1885, les troupes d'occupation avaient dû être relativement assez concentrées et le nombre des places ou des postes était alors fort restreint. L'arrivée des renforts, en 1885, ne changea pas tout d'abord très sensiblement cet état de choses. On était plus préoccupé de l'ennemi des frontières que d'une occupation méthodique du pays.

Mais, dès le mois de novembre, on sentit la nécessité de changer de méthode. La Chine paraissait accepter de bonne foi le traité qui avait été signé et les grosses bandes disparaissaient devant nous en se rapprochant des frontières. D'autre part, une insurrection intérieure, conséquence des événements de Hué, se développait avec rapidité dans tout le delta, même dans les parties jusqu'alors regardées comme sûres.

Le Than-Hoa que nous occupions à peine, était en feu : le mouvement gagnait les provinces centrales de l'Annam; le Binh-Dinh était ravagé et les chrétiens étaient réduits à chercher un refuge dans le voisinage des postes français.

De nombreuses colonnes sillonnant le pays de tous côtés, cherchaient à y ramener le calme et la sécurité; mais on s'aperçut bien vite de l'effet tout momentané de ces colonnes qui avaient même l'inconvénient de compromettre les villages qui nous accueillaient bien, mais que nous ne protégions plus une fois partis.

C'est alors que vint au Général en chef l'idée très heureuse d'enserrer le pays dans un réseau de petits postes chargés, dans un rayon restreint pour chacun d'eux, d'une double mission de sécurité et de police.

Le système de l'occupation changea alors radicale-

ment : d'un groupement relatif on passa à une dispersion très grande. C'était une grosse complication pour le commandement territorial et plus encore pour l'administration.

Toutefois, ces postes étaient créés les uns après les autres, au fur et à mesure que notre autorité se rétablissait : c'était d'abord dans le bas delta du fleuve Rouge, à la suite d'une heureuse expédition du général Munier; puis, au centre même du Delta, dans cette région comprise entre Haï-Dzuong, le canal des Rapides et le fleuve Rouge, dénommée le Baï-Saï, et que le général de Négrier soumettait définitivement en décembre; puis, au nord de Bac-Ninh, et enfin dans les provinces de Ninh-Binh et du Than-Hoa, où notre occupation commençait à devenir sérieuse.

A la fin de l'année, on pouvait compter déjà plus de 80 postes, sans parler des places antérieurement occupées. Dans de telles conditions, les grandes circonscriptions territoriales du début ne suffisaient plus à centraliser et à diriger ce service de détail; des groupements, des commandements intermédiaires devenaient nécessaires. Ils furent créés, mais progressivement. D'ailleurs, le haut commandement changeait de main; un Résident général civil était annoncé, dont les vues personnelles pouvaient modifier cette organisation; des rapatriements de troupes étaient prescrits qui allaient changer les conditions de l'occupation. Celle-ci, pour ce motif, ne put trouver que plus tard son assiette rationnelle et définitive par un ordre en date du 1er mai, signé de M. le général Jamont.

Tout petit poste devait être, en principe, commandé par un officier dénommé *chef de poste.*

Les petits postes étaient rattachés en nombre variable à une place centrale et constituaient par leur

groupement un *cercle* sous les ordres du commandant d'armes de la place chef-lieu de cercle.

Deux ou plusieurs cercles formaient une région dont le commandant titulaire exerçait en même temps les fonctions de commandant d'armes de la place chef-lieu.

Le territoire fut ainsi partagé en 15 régions, comprenant ensemble 37 chefs-lieux de cercles et un nombre de petits postes toujours croissant qui était à cette époque de 120.

Voici le détail de cette organisation :

1re BRIGADE.

RÉGIONS.	CERCLES (1).
I. Du haut fleuve Rouge . .	*Lao-Kaï*, Bao-Ha, Than-Quan.
II. De Hong-Hoa.	Cam-Ké, *Hong-Hoa*.
III. De la haute rivière Claire.	Vin-Thuy, *Tuyen-Quan*, Phu-Doan.
IV. De Son-Tay	Vié-Tri, Lienson, *Son-Tay*.
V. De Hanoï	*Hanoi*, Phuly, Hong-Yen.
VI. De Nam-Dinh	*Nam-Dinh*, Phu-Thaï-Binh, Ninh-Binh.
VII. De Than-Hoa et Vinh . .	*Than-Hoa*, Phu-Quang, Vinh.

2e BRIGADE.

VIII. D'Haïphong.	*Hai-Phong*, Quan-Yen, Ac-Koï.
IX. D'Haï-Dzuong	*Hai-Dzuong*, Ké-Sat, Sept-Pagodes.
X. De Dap-Cau	*Dap-Cau*, Bac-Ninh, Thai-Nguyen.

(1) Les localités en *italiques* sont les chefs-lieux de région.

2e BRIGADE (*suite*).

RÉGIONS.	CERCLES.
XI. De Phu-Lang-Thuong . .	*Phu-Lang-Thuong*, Lam.
XII. Du Song-Ki-Kong	*Lang-Son*, That-Ké.

3e BRIGADE (ANNAM).

XIII. De Hué	Dong-Heuï, Quang-Tri, *Hué*.
XIV. De Tourane	*Tourane*.
XV. De Binh-Dinh	Quin-Hone.

On remarquera que la 7e région, qui comprenait les provinces annamites du Than-Hoa, du Ngé-An (Vinh) et de Hattigne se trouve englobée dans le territoire de la 1re brigade (Tonkin), alors que ces provinces, au point de vue de l'application du traité de Protectorat, demeurent comprises dans l'Annam.

On avait été obligé de prendre cette mesure, dès le mois de janvier 1886, par suite de très grandes difficultés de communication entre ces provinces et Hué pendant la mousson nord-est, alors que les relations s'établissaient au contraire assez facilement avec Nam-Dinh (1).

Cette organisation simple et rationnelle a permis à tous les services de s'y encadrer et de fonctionner avec méthode. Elle subsiste encore à l'heure actuelle sans autres changements que quelques modifications de cercles et l'extension des postes justifiée par l'extension

(1) En cette saison une lettre partant de Hué, allait par terre à Tourane, puis par mer (bateau de quinzaine) de Tourane à Haï-Phong : d'Haï-Phong à Nam-Dinh et enfin de Nam-Dinh à Than-Hoa et Vinh La correspondance télégraphique n'existait pas encore avec ce pays. Les courriers par voie de terre (trams) entre Hué et les provinces du Nord étaient constamment interceptés.

de notre occupation jusqu'aux frontières. Le nombre des points occupés était de 232 à la date du 1er décembre 1887 (1).

Pour terminer ce qui est relatif à l'organisation militaire, il reste à dire un mot de la tentative faite à la fin de 1885, en vue de constituer, pour la défense de l'Annam proprement dite, une armée indigène, sous la direction d'un cadre français d'officiers et de sous-officiers *autorisés à y servir au titre étranger.*

Cette conception procédait de l'application littérale du traité du 6 juin 1884, qui, plaçant le territoire de l'Annam sous un protectorat très restreint, laissait au gouvernement local toute l'administration et la police ainsi que les ressources financières et les charges de toute nature.

Le gouvernement, pour cette partie du territoire protégé, avait donc songé à mettre le roi d'Annam en mesure de réorganiser son ancienne armée avec le concours d'une *mission française.* Les officiers étaient composés, d'une part, d'officiers du cadre actif des diverses

---

(1) Ce mode d'occupation si heureusement conçu et appliqué en 1885-86-87 doit pourtant prendre fin avec la pacification intérieure. On peut prévoir qu'il sera un jour radicalement modifié. Voici à ce sujet ce qu'on nous écrit d'Haï-phong (janvier 1888) : « Ce mode est « peu applicable hors du Delta parce que notre extension se produisant « du centre vers la circonférence, nos postes ne sont plus assez rap- « prochés et, d'autre part, le ravitaillement privé des arroyos et « des digues du Delta deviendrait impossible. Il faut maintenant « occuper la frontière même : joindre les lignes de pénétration « Langson-Laokaï par un cordon semblable à nos bordgs frontières « d'Algérie qui prendra toutes les routes venant de Chine et empê- « chera les excursions des bandes qui sont actuellement nos seuls « ennemis sérieux. Ce travail est déjà commencé. Nous sommes assis « sur la ligne Tien-yen — Langson ; sur celle Langson-Laokaï en partie, « et la Marine n'a plus qu'à continuer l'œuvre commencée par la « Guerre. »

armes, mais en petit nombre, et, pour le surplus, d'anciens officiers démissionnaires dont la composition devait, par la force des choses, laisser beaucoup à désirer. Les sous-officiers, également de toutes armes, avaient été choisis parmi les volontaires du cadre actif les mieux notés : ils étaient détachés de leurs corps d'origine et autorisés à servir dans l'armée du roi d'Annam. Une brillante perspective d'avancement paraissait s'ouvrir devant eux.

Le gouvernement, tout en laissant une grande initiative au Général en chef dans le règlement des détails, avait déterminé certains avantages à attribuer au personnel de la mission, et notamment à la partie de ce personnel qui ne provenait pas des cadres actifs de notre armée. La solde devait être plus élevée que dans les corps de tirailleurs tonkinois où déjà elle était notablement plus forte que dans les corps de troupe européens servant en Indo-Chine. La solde de présence était assurée, sur le pied colonial, dans la limite de six mois, pendant tout congé de convalescence. En cas de licenciement, six mois de solde étaient octroyés. En cas de blessures ou infirmités ouvrant droit à la retraite selon la législation française, une indemnité de 20,000 francs était acquise : de même à la veuve ou aux mineurs en cas de mort.

Les sous-officiers qui, eux, appartenaient à l'armée active dont ils étaient seulement détachés, étaient traités moins libéralement ; mais, néanmoins, ils devaient jouir d'avantages convenables de solde de présence ; en cas de rapatriement, deux mois de solde de présence étaient acquis ; des hautes-payes élevées étaient stipulées pour le service prolongé en Indo-Chine. Enfin, chaque rengagement de séjour en Indo-Chine, de deux ans, devait donner droit à une gratification de 2,000 francs.

Le personnel de cette mission très rapidement orga-

nisé en France s'embarquait vers le milieu de septembre 1885, et débarquait à Tourane un mois après, précédé de quelques jours seulement par les instructions du ministre de la guerre, et avant que le Commandant en chef du corps du Tonkin ait eu le temps de prendre les dispositions nécessaires pour recevoir et utiliser ce personnel.

La réception des instructions venues de France révéla d'ailleurs tout de suite l'étendue du malentendu qui se produisait entre Paris et Hanoï, et dont la seule correspondance télégraphique, forcément succincte, était le principal auteur.

Le corps d'occupation, il faut le dire, avait à cette époque fort peu le sentiment de la nuance des deux régimes du protectorat, et le guet-apens de Hué dans la nuit du 5 au 6 juillet 1885, les désordres de tous genres qui s'en suivirent n'étaient pas faits pour le lui inspirer. La situation politique, d'ailleurs, n'était plus celle qui avait inspiré le traité Pâtenôtre. L'armée du gouvernement annamite avait totalement disparu : le nouveau roi, à peine installé, n'avait qu'une autorité nominale, l'insurrection s'étendait partout et embrassait les provinces du centre et du sud de l'Annam où s'installaient des gouverneurs indépendants.

Dans de telles conditions, on ne comprit pas du tout l'arrivée d'une mission qui débarquait en Annam dans les conditions où des missions analogues étaient envoyées au Japon, en Grèce et dans différents pays du monde.

Trop nombreuse pour un simple rôle d'*instructeur*, la mission était absolument insuffisante s'il s'agissait d'encadrer. D'ailleurs, dans l'état d'effervescence où était le pays à ce moment, il était impossible de confier à des autorités indigènes douteuses et à des soldats annamites incomplètement encadrés par des Européens, le soin de rétablir l'ordre et de faire respecter les traités.

Le concours actif de nos troupes régulières était en tous cas indispensable, et l'on ne concevait pas trop la situation de ces officiers servant le roi d'Annam côte à côte avec les nôtres, combattant pour le même but, mais sous un pavillon différent.

Le Commandant en chef fit alors des efforts pour faire modifier le principe même de la mission, en demandant à utiliser son personnel pour des créations de corps indigènes absolument semblables aux corps de tirailleurs tonkinois, et servant aux mêmes titres que les cadres européens de ces derniers. Le gouvernement n'adhéra complètement à cette manière de voir qu'à la fin de février 1886, et en attendant on dut procéder à l'embryon de cette armée d'Annam qui fut dissoute, à peine organisée.

Elle comprenait seulement six bataillons de tirailleurs annamites, deux escadrons de cavalerie et une batterie d'artillerie.

Le Commandant en chef avait ordonné qu'une forme d'administration spéciale fût appliquée à ces troupes, dégagée de toutes les complications de notre administration métropolitaine et appropriée au personnel qui devait la mettre en œuvre.

L'intendant militaire envoyé, à cet effet, en mission à Hué avait reçu du Général en chef pleins pouvoirs pour arrêter en son nom les bases et les détails de cette administration nouvelle.

Cette œuvre fort intéressante fut rapidement menée à terme, mais sans résultat utile, par suite du licenciement des corps auxquels elle s'appliquait.

Disons seulement ici que la comptabilité numérique aujourd'hui appliquée par notre armée était la base de cette administration particulière, dont les détails, à notre sens, étaient plus simples et plus commodes que ceux édictés par le décret du 10 novembre 1887.

Vers la fin du mois de février 1886, la *mission* fut

officiellement dissoute. Les anciens officiers démissionnaires furent rapatriés, ceux de l'armée active servirent à former une partie des cadres des quatre bataillons de chasseurs annamites, dans lesquels vinrent se fondre les six bataillons de tirailleurs. Ces bataillons de chasseurs furent organisés et administrés dans les mêmes conditions que les régiments de tirailleurs tonkinois. Mais, quoique servant désormais au titre français, ils continuèrent à être payés sur les fonds spéciaux du Trésor de l'Annam.

CHAPITRE IV.

Organisation des services administratifs.

L'organisation administrative, dans ses grandes lignes, correspondait nécessairement avec l'organisation militaire décrite au précédent chapitre.

Dans la première période, c'est-à-dire de juin 1885 à avril 1886, l'intendant militaire correspondait directement avec cinq sous-intendants, savoir :

En dehors des circonscriptions de commandement	le sous-intendant militaire chargé du service des magasins centraux à Haïphong. le sous-intendant chargé des troupes non endivisionnées, du service de l'habillement et du campement, de la remonte.... etc..., à Hanoï.
Chefs de service dans les circonscriptions de commandement	le sous-intendant militaire de la 1re division à Hanoï. le sous-intendant militaire de la 2e division à Haïphong. le sous-intendant militaire de l'Annam à Hué.

La 1re division comprenait trois arrondissements de sous-intendance : Hanoï, Sontay et Nam-Dinh. Le sous-intendant de la 1er division, en outre de la centralisation de l'ensemble du service dans ses rapports avec le commandement, dirigeait personnellement le service du premier arrondissement.

La 2e division comprenait également trois arrondissements de sous-intendance : Haïphong, Dap-Cau et

Phu-Lang-Thuong. Le sous-intendant de la 2e division dirigeait personnellement le service de l'arrondissement d'Haïphong.

La circonscription de l'Annam ne formait qu'un seul arrondissement qui, au fur et à mesure de l'extension de l'occupation, devenait certainement beaucoup trop lourd.

Les sous-intendants d'arrondissement exerçaient toutes leurs attributions de direction et de surveillance administrative sous l'autorité du sous-intendant de la division. Toutefois, ils correspondaient directement avec l'intendant directeur pour les délégations de crédits et la comptabilité du service des fonds.

Enfin, comme la Cochinchine concourait au service du Tonkin pour certaines fournitures ainsi que pour certains transports par mer, et que des dépenses assez importantes étaient de ce chef soldées à Saïgon, le commissaire de la Marine à Saïgon, chef des services administratifs de la Cochinchine, fut, à partir du mois de novembre 1885, institué ordonnateur, au titre du département de la Guerre, sous-délégataire de l'intendant militaire directeur.

Ainsi que nous l'avons dit précédemment, le fonctionnement divisionnaire, déjà entamé dans les premiers mois de 1886, cessa le 23 avril de cette année pour faire place au fonctionnement direct des arrondissements de sous-intendance.

Le territoire de la 1re brigade occupait d'abord trois arrondissements, Hanoï (2 sous-intendances), Sontay et Nam-Dinh. L'arrondissement de Sontay s'était dans l'intervalle développé jusqu'à Lao-Kaï d'une part, et d'autre part, jusqu'au delà de Vin-Thuy sur la rivière Claire. L'arrondissement de Nam-Dinh avait dû progressivement englober le Than-Hoa, le Ngé-An et le Hattigne, prenant ainsi une extension énorme que l'on chercha à restreindre en créant, en juillet 1886,

la sous-intendance de Than-Hoa. Mais, en octobre, par suite des réductions de personnels exigées par le Résident général, il fallut, au détriment du service, supprimer la sous-intendance de Sontay, dont l'arrondissement fut réuni à celui d'Hanoï, et la sous-intendance de Than-Hoa, dont l'arrondissement fut de nouveau réuni à Nam-Dinh.

Le territoire de la 2e brigade fut partagé en deux arrondissements : Haïphong et Dap-Cau, le sous-intendant d'Haïphong continuant à assurer les services généraux en même temps que le service particulier de sa circonscription.

L'Annam (moins les trois provinces du nord réunies à Nam-Dinh) continuait à ne former qu'un seul arrondissement.

En 1887, on dut créer une nouvelle sous-intendance à Lang-Son pour le service de la XIIe région devenue plus importante après la prise de Cao-Bang et trop éloignée du centre administratif de Dap-Cau.

En somme, le service a été assuré avec le personnel suivant :

	En 1885.	En 1886.	En 1887.
Intendant directeur.	1	1	1
Sous-intendant militaire adjoint.	1	1	1
Sous-intendants militaires. . . .	8	6	5
Adjoints à l'intendance	1	2	3
Fonctionnaires de l'intendance..	11	10	10
Officiers d'administration des bureaux	19	18	18
Adjudants-élèves d'administration des bureaux.	»	4	7

Si l'on compare ce personnel à celui normalement employé dans les divisions de l'Algérie ou dans les

régions de l'intérieur, si l'on tient compte de l'importance du service au Tonkin, de l'étendue et des difficultés de création ainsi que des vacances ou interruptions causées par les maladies, les rapatriements anticipés et la relève périodique, on conviendra que les fonctionnaires de l'intendance et leurs bureaux ont dû se multiplier, se dévouer même, pour assurer un tel service avec un effectif si restreint.

Dans l'étendue de leur vaste circonscription, les sous-intendants militaires exerçaient leur action avec le concours d'*officiers faisant les fonctions* institués dans les places principales où ne résidait pas un fonctionnaire titulaire. Une décision du 5 juillet 1885 avait fixé le mode de désignation; une autre du 4 septembre 1885, avait précisé leurs attributions et les rapports de service. Une indemnité de fonction était allouée.

Au mois de mai 1886, on comptait 22 suppléants (11 pour la 1re brigade, 8 pour la 2e brigade, 3 en Annam), tous établis aux chefs-lieux de région et aux principaux chefs-lieux de cercle. Chacun de ces suppléants avait, lui aussi, une circonscription restreinte dont il assurait et centralisait le service.

Au 1er décembre 1877, le nombre des suppléants était porté à 24.

Le service des subsistances (en dehors des magasins centraux d'Haïphong) reposait, lui aussi, sur le principe des circonscriptions. Chaque gestion, en outre du service de la place principale, centralisait le service de plusieurs annexes, et, chaque annexe, à son tour, groupait le service des petits postes qui l'avoisinaient. Au centre, un comptable gestionnaire, à chaque annexe un officier d'administration en sous-ordre ou un élève d'administration ou un officier d'approvisionnement, suivant les circonstances. Dans les postes, le service était

exécuté, en général, par un sous-officier de la garnison désigné par le chef de poste, et même par un officier d'approvisionnement qui était souvent le chef de poste lui-même, lorsque l'importance du service le voulait.

Cette organisation, de proche en proche, a pu fonctionner d'une manière très heureuse dans toute la campagne : elle eût été parfaite s'il avait été possible de placer partout du personnel administratif compétent et pas trop mobile.

Mais cela était impossible avec un si grand nombre d'annexes et de petits postes, et il faut constater qu'au point de vue de la centralisation des opérations de comptabilité, les comptables gestionnaires ont éprouvé beaucoup de difficultés à raison de la mobilité des postes et de leurs garnisons et par suite à raison des mutations imposées aux agents d'exécution.

Cependant, nous avons trouvé presque toujours un concours actif et dévoué de la part des officiers ou sous-officiers d'approvisionnement, et, si la partie comptabiliaire laissait parfois à désirer, si par suite d'une incompétence technique bien naturelle, les déchets étaient souvent élevés, du moins le service d'exécution n'a jamais manqué.

Au 15 mai 1886, on comptait 12 gestions et 29 annexes principales, plus la gestion spéciale des magasins centraux, savoir :

PLACES PRINCIPALES, centres de gestion.		PLACES ANNEXES.
1re brigade..	Hanoï.............	Phu-Ly, Hung-Yen.
	Nam-Dinh.........	Phu-Taï-Binh, Ninh-Binh.
	Than-Hoa..........	Phu-Quang, Vinh.
	Son-Tay............	Hong-Hoa, Cam-Ké.
	Vie-Tri...........	Vin-Tuy, Tuyen-Quang, Phu-Doan, Lien-Son.
	Than-Quan.........	Lao-Kaï, Bao-Ha.
2e brigade...	Haï-Phong (place)....	Quan-Yen, Ac-Koï.
	Sept-Pagodes........	Haï-Dzuong, Ké-Sat.
	Dap-Cau...........	Bac-Ninh, Thaï-Nguyen.
	Phu-Lang-Thuong....	Lam, Kep, Bac-Lé, Than-Moï.
	Lang-Son...........	That-Ké.
Annam.....	Hué..............	Dong-Heuï, Quang-Tri, Thuan-An, Tourane, Quinh-Hone.

Au 1er décembre 1887, l'organisation des gestions qui avait subi quelques légères modifications était la suivante :

ARRONDISSEMENTS ADMINISTRATIFS.	PLACES PRINCIPALES, centres de gestion.	PLACES ANNEXES.	NOMBRE DE POSTES par gestion.
Hanoï.....	Hanoï..........	Hung-Yen................	6
	Lao-Kaï.........	»	3
	Than-Quan.......	Bao-Ha..................	7
	Son-Tay.........	Hong-Hoa, Cam-Ké.........	20
	Tuyen-Quan......	Vin-Thuy, Phu-Doan, Vic-Tri	14
Nam-Dinh .	Nam-Dinh........	Phu-No-Quan, Ninh-Binh. ...	8
	Than-Hoa........	Phu-Quang, Vinh, Phu-Dien..	35
Haï-Phong.	Haï-Phong (place).	Quan-Yen, Haï-Dzuong, Ké-Sat, Mon-Caï............	24
Dap-Cau. .	Dap-Cau.......	Sept-Pagodes, Bac-Ninh, Thaï-Nguyen................	10
	Phu-Lang-Thuong.	Lam, Kep, Bac-Lé..........	7
Lang-Son..	Lang-Son........	Than-Moï, That-Ké, Cao-Bang.	11
Hué.......	Hué..............	Dong-Heuï, Quang-Tri, Thuan-An, Tourane, Quang-Nam, Quinh-Hone, Binh-Dinh....	49

Soit 12 gestions, 31 annexes et 194 postes; plus la gestion spéciale des magasins centraux.

On conçoit combien ont dû être lourdes des gestions comme celles de Son-Tay, Than-Hoa, Haïphong et Hué, qui centralisaient les opérations d'un nombre énorme de postes. Dans les derniers temps, du reste, il était question de créer deux nouvelles gestions à Vinh et Quin-Hone, pour dédoubler celles de Than-Hoa et de Hué.

Cet énorme service a été exécuté, en 1886, par 25 officiers d'administration ou élèves du service des subsistances, dont l'un était spécialisé au commandement et à l'administration du détachement de commis et ouvriers d'administration.

Au 1er décembre 1887, on comptait 26 officiers et 15 élèves de ce service. Le nombre des adjudants-élèves avait été considérablement augmenté en vue du service des annexes et des principaux postes.

Le nombre des commis et ouvriers militaires d'administration varia théoriquement de 200 à 230 en 1885 et 1886. Pratiquement, il descendait souvent à 150 ou 175 par suite des rapatriements anticipés ou des maladies.

En 1887, le nombre des ouvriers fut notablement augmenté et satisfaisait à tous les besoins. Du reste, sauf dans les postes-frontières, on trouvait partout des auxiliaires annamites de toutes les professions pour exécuter les travaux sous la direction des Européens. L'Annamite est intelligent et docile; comme tous les Orientaux, il s'assimile vite ce qu'il voit et se dresse facilement. Pour le travail de boulangerie, si pénible sous ce climat, l'indigène a rendu des services bien appréciables. Mais il est bien difficile de le déterminer à se déplacer pour servir hors de sa résidence.

Le nombre des commis des subsistances a été longtemps insuffisant jusqu'au milieu de 1886. Il en est résulté un surmenage regrettable et des retards de comptes. Chacun pourtant s'est multiplié; mais cet exemple n'est pas à suivre. L'intendant militaire, dési-

reux de faire marcher ses services avec le minimum de personnel, a dû reconnaître qu'il avait été trop parcimonieux.

En 1886, on fit une tentative pour substituer du personnel administratif aux officiers d'approvisionnement dans toutes les annexes. Comme, à cette époque, on ne disposait que d'un nombre très faible d'adjudants-élèves, le général en chef autorisa l'intendant militaire à commissionner, dans l'emploi de gérant d'annexes, les meilleurs sous-officiers des sections, et, à cet effet, un certain nombre d'emplois de sous-officiers *à la suite* furent créés.

Mais le nombre des sous-officiers ayant l'instruction voulue était trop faible pour que cet essai donnât les résultats que l'on espérait. On rétablit alors, en majeure partie, les officiers d'approvisionnement, et, plus tard, on demanda à la métropole, l'envoi d'un grand nombre d'élèves d'administration.

Jusqu'au mois d'avril 1886, alors que l'effectif européen dominait l'effectif indigène et que le nombre des postes n'était pas encore considérable, chaque poste avait une garnison sérieuse d'Européens.

Mais, plus tard, la proportion des Européens et des indigènes s'étant renversée, et le nombre des postes allant toujours croissant, la majeure partie de ces derniers fut composée d'une garnison de tirailleurs tonkinois ou de chasseurs annamites ne comportant, en fait d'Européens, que les officiers ou sous-officiers du cadre, soit un effectif minime de rationnaires touchant la ration d'Européens. Il en est résulté, pour le pain et surtout pour la viande, des difficultés d'un genre spécial, sur lesquelles nous reviendrons dans les chapitres suivants.

Le service des subsistances, dont nous venons de tracer l'organisation d'ensemble, embrassait nécessairement tous les services de campagne (vivres, fourrages,

chauffage et éclairage). Nulle part, à cette époque, on ne pouvait encore songer à confier à l'entreprise une partie de ces services. Il n'y eut d'exception que pour la fourniture de la viande qui put faire l'objet de marchés de fourniture à la ration, dans un nombre de places qui augmenta progressivement.

Comme nous l'avons déjà dit (chap. II), le service administratif de l'habillement et du campement qui n'existait pas sous le régime de l'administration de la marine, a été créé de toutes pièces en 1885, à partir du moment où la Guerre a commencé à diriger le service.

Les débuts furent très difficiles, par le seul fait de l'absence de magasins. A la rigueur, on peut, pendant un certain temps, faire un service de subsistances sans magasins réguliers, au moyen de baraques, paillottes, tentes-baraques, prélarts, et même en accumulant en plein air, comme il fallut souvent le faire au début, celles des denrées qui, par leur nature ou leur conditionnement, redoutent moins les influences extérieures. On s'en tire avec de la peine et des déchets : mais le service peut se faire.

Au contraire, le service de l'habillement exige impérieusement des magasins sérieux et des étagères, c'est-à-dire le déballage préalable des colis et le classement des effets par espèces, et, pour certaines d'entre elles, par tailles ou pointures. On ne peut servir les corps et entretenir ce matériel délicat, surtout sous le climat humide des tropiques, qu'à cette seule condition.

Dans les premiers mois de 1885, le ministère de la Guerre, désireux de couper court à toutes les plaintes qui lui étaient antérieurement parvenues, à propos du système consistant à servir les portions actives en campagne exclusivement par les envois de leurs dépôts, avait ordonné la création d'un magasin central à Hanoï

et avait expédié d'office et d'urgence une très grande quantité d'effets coloniaux, d'effets de drap ou de toile, des chaussures, des couvertures et des ustensiles de campement.

L'administration de la Marine, qui se disposait à remettre le service, n'avait fait aucune diligence pour l'organisation des magasins, soit à Haïphong, soit à Hanoï. Les premiers ordres du général en chef datent du mois de mai 1885, et ce fut seulement vers le 15 juillet que la *Pagode des Supplices*, à Hanoï, très convenablement organisée, put commencer à recevoir son matériel. En même temps, une annexe provisoire, moins bien aménagée, il est vrai, était créée à Haïphong.

On put alors écouler, reconnaître et classer les 3,000 mètres cubes de matériel qui s'étaient entassés au transit d'Haïphong, sans qu'on puisse jusqu'alors connaître et utiliser complètement les ressources importantes dont on disposait et que les corps attendaient impatiemment. Cette période de transition a été très dure, et nous le répétons, par ce seul motif qu'on s'y est pris trop tard pour organiser des magasins.

On s'est cependant multiplié pour parer aux besoins les plus pressants, et, à la fin du mois d'août, toutes les demandes ayant reçu satisfaction, le service prit un cours normal.

L'annexe d'Haïphong desservait plus particulièrement les corps de la 2e division. Le magasin central d'Hanoï desservait la 1re division et assurait, en outre, certains besoins généraux, grâce à la production que la main-d'œuvre annamite rendit possible à Hanoï.

Plus tard, vers la fin de 1885, quand l'occupation de l'Annam commença à se régulariser, il fallut créer à Hué une nouvelle annexe.

Ainsi, ce service a fonctionné par un magasin central et deux annexes principales, c'est-à-dire par une ges-

tion unique. Le service de l'habillement est un de ceux qu'il faut éviter de trop décentraliser. Si l'on veut judicieusement tirer parti de ses ressources, il ne faut pas les éparpiller dans une foule de petites annexes où le matériel confié forcément à des mains incompétentes ou désintéressées, est mal logé, mal entretenu, et n'est souvent pas plus à portée des besoins réels que lorsqu'il est conservé dans un magasin unique placé dans une position convenablement centrale.

Le général en chef, en 1885, a été conseillé dans ce sens, et a sagement, selon nous, résisté à des demandes d'éparpillement qui n'eussent pas atteint le but désiré.

Au début, le service a fonctionné avec quatre officiers seulement ; un peu plus tard avec cinq, — du moins nominalement, car la dysenterie semblait s'attaquer de préférence à ce personnel, d'ailleurs surmené.

Au 1er décembre 1887, ce personnel encore accru comprenait 5 officiers et 2 élèves.

Le service habituel de l'habillement et du campement s'est compliqué, au Tonkin, du service spécial des lits militaires qui fut créé définitivement en 1886, et qui ne pouvait être assuré que par voie de gestion directe. Ce ne fut pas une mince complication, car le matériel en service était nécessairement réparti entre un nombre énorme de places et de postes. Nous réservons à un chapitre spécial ultérieur les détails d'organisation et de fonctionnement de cette branche de service.

Le service de santé a fonctionné, dès le début, suivant les principes du règlement de campagne. Le ministre de la guerre a même jugé utile d'élargir en faveur du directeur de ce service les attributions réservées par ce règlement au service de l'intendance. Il fut en effet décidé qu'il ne serait pas créé de *magasin de matériel* spécial, mais que tout le matériel expédié de France

serait adressé au comptable de l'hôpital militaire de Hanoï, lequel, suivant les ordres du directeur du service de santé, ferait aux autres établissements du Protectorat les expéditions nécessaires.

Enfin, et conformément au règlement de campagne, la répartition et l'emploi du personnel (sauf de celui employé au bureau de comptabilité) étaient entre les mains de la direction de santé.

Le service de l'intendance n'a donc pris aucune part à l'organisation du service hospitalier, à l'emploi du personnel, à la disposition du matériel, non plus qu'à l'utilisation des dons provenant des sociétés de secours. Il s'est limité, comme le veulent les règlements, à la surveillance administrative des gestions d'ailleurs fort nombreuses.

Cette organisation qui a très peu varié, comprenait à la fin de 1887, les treize établissements hospitaliers suivants : Hanoï, Son-Tay, Hong-Hoa, Nam-Dinh, Haïphong, Quan-Yen, Haï-Dzuong, Ti-Cau, Phu-Lang-Tuong, Lang-Son, Thuan-An, Tourane, Than-Hoa.

Jusqu'à la fin de 1886, on donna à ces établissements le nom réellement impropre d'*ambulances*, afin de respecter les termes de la réglementation de campagne. Ces ambulances étaient de véritables hôpitaux, plus ou moins bien aménagés, suivant les localités ou suivant leur importance : en 1887, on les dénomma hôpitaux militaires.

A ces établissements se rattachaient un nombre d'*infirmeries-ambulances* qui a varié entre 20 et 28. Le fonctionnement administratif de ces infirmeries-ambulances est une création spéciale au Tonkin, et qui a rendu d'incontestables services, en mettant à portée d'un grand nombre de détachements une formation sanitaire plus sérieuse qu'une infirmerie régimentaire et exempte pourtant des complications de gestion d'un établissement hospitalier normal.

Les services de l'intendance et de santé n'ont jamais cessé de marcher d'accord. Toutes les mesures qui pouvaient intéresser les deux services simultanément, étaient concertées avant d'être soumises au général en chef.

Nous n'avons dans ce chapitre jeté qu'un coup d'œil rapide sur l'organisation d'ensemble de chaque service, afin d'en faire voir la charpente et les moyens d'action. Chacun d'eux trouvera son développement dans les chapitres suivants.

CHAPITRE V.

Des transports.

§ 1er. — RÔLES RESPECTIFS DE LA MARINE ET DE LA GUERRE.

D'après une convention intervenue en février 1885 entre les deux ministères, le département de la Marine restait chargé des transports entre la métropole (France ou Algérie) et l'Indo-Chine (Cochinchine ou Tonkin), et *vice versâ*.

L'administration de la Guerre avait la charge de tous les transports intérieurs, soit par eau, soit par terre, au Tonkin et en Annam. Cependant, les dépenses des bâtiments de guerre (canonnières) opérant dans le delta ou dans les embouchures des fleuves incombaient au département de la Marine ainsi, d'ailleurs, que les frais d'entretien des bâtiments de mer de toute destination constituant la division navale du Tonkin.

La convention n'avait rien stipulé pour les transports côtiers. On l'interpréta en ce sens qu'ils seraient considérés comme transports intérieurs, c'est-à-dire à la charge du budget de la guerre, toutes les fois que ces transports seraient exécutés par des moyens autres que ceux de la marine militaire.

Pour l'exécution de cette partie de son service, le département de la Marine entretint, en 1885 et 1886, un commissaire de division chargé de l'administration de la division navale et un service administratif à terre installé à Haï-Phong, dont les fonctions consistaient à administrer le personnel non embarqué, à approvisionner le petit arsenal de Haï-Phong, à assurer les débar-

quements et embarquements des transports maritimes et enfin à administrer le budget « colonial », c'est-à-dire à ordonnancer les dépenses et à rendre les comptes pour la solde du personnel et pour le matériel des diverses administrations civiles.

Dès 1886, à l'arrivée de M. Paul Bert, cette dernière catégorie de dépenses passa dans les attributions des ordonnateurs civils (résidents et directeurs de services).

Enfin, à partir du 1er janvier 1887, toutes les dépenses sans exception incombant au seul budget du Protectorat, les partages d'attributions cessèrent, du moins en ce qui concerne le côté budgétaire.

§ 2. — TRANSPORTS MARITIMES.

Le département de la Marine assurait les communications entre la métropole et l'Indo-Chine par des services réguliers.

Jusqu'au mois d'avril 1885, un bateau partait chaque mois de Toulon. C'était d'ordinaire un transport de l'État, quelquefois un bateau de commerce affrété.

Le bateau passait d'abord en Algérie pour compléter son chargement et se rendait en baie d'Ha-Long après escale à Saïgon.

A partir de mai 1885, et pendant une année, un service supplémentaire régulier alternait avec le service normal, de telle sorte qu'à cette époque le Tonkin fut en communication avec la France par des services de quinzaine. Ce service supplémentaire fut entièrement confié au commerce : il était surtout destiné aux transports de matériel. En mai 1886 il fut supprimé : l'effectif européen détaché au Tonkin se restreignait, et le corps expéditionnaire, se suffisant de plus en plus en Orient, demandait de moins en moins à la métropole.

Les navires du commerce pouvaient quelquefois en-

trer directement à Haï-Phong. Le plus souvent, ils s'allégeaient en baie d'Ha-Long, reprenaient la mer, franchissaient la barre de Cua-Cam et venaient à Haï-Phong achever leur déchargement.

En baie d'Ha-Long, les hommes étaient embarqués sur des canonnières chargées de les mener à destination dans le delta. Quant au matériel, on le transbordait sur des chalands remorqués ou sur des avisos-transports de la division navale. On utilisait le plus souvent un bateau spécial, le *Louis*, bateau de commerce, genre *carg-boat*, affrété par la Marine et qui fut fort utile tant pour les déchargements en rade que pour les transports côtiers.

Lorsque le navire entrait à Haï-Phong directement ou après allègement, le déchargement du matériel se faisait soit par les grands chalands de la Marine, soit par de grandes jonques louées ou réquisitionnées. Les allèges faisaient le va-et-vient entre les navires et les appontements, car, à cette époque, aucun navire ne pouvait accoster.

La Marine, seule chargée des transports maritimes, avait seule aussi la responsabilité des déchargements et de la reconnaissance du matériel. Théoriquement, donc, elle eût dû faire un transit régulier à quai, classer le matériel par destinataire et en faire la remise à l'agent du transit de la guerre dont le rôle commençait à ce moment.

Cependant, à notre arrivée, la Marine ne pouvait que décharger précipitamment les navires pour éviter les surestaries. Du matériel de toute nature était jeté sur les chalands ou jonques et déchargé à quai sans classement. Plus tard, le service se régularisa et le passage d'une administration à l'autre put se faire dans des conditions normales.

En janvier et en avril 1885, l'administration de la

Marine, à l'occasion des envois de grands renforts, dut faire des transports de troupe importants : elle assura ce service à peu près exclusivement par des bateaux de commerce affrétés spécialement, aptes aux transports des troupes ou des animaux, ou bien aménagés à cet effet.

Les quatorze bateaux qui avaient chargé en avril la seconde série de renforts arrivèrent presque simultanément à la fin de mai et au commencement de juin. Pour utiliser les coques, on les avait, au départ, chargées de matériel et d'approvisionnements dans une mesure hors de proportion avec les besoins immédiats. Pour chaque bateau, les surestaries variaient de 2,500 à 3,000 francs par jour. La rapidité du déchargement s'imposait donc.

On débárrassa hâtivement les cales sur une flottille de 70 jonques, qui attendaient aux maigres appontements leur tour de déchargement. La Marine eut une peine infinie à mettre de l'ordre dans ce service par insuffisance d'outillage. Il eût fallu à Haï-Phong les installations de nos ports européens pour recevoir dans de bonnes conditions tout ce qui débarquait à la fois. Au lieu de quais, deux mauvais appontements sans solidité que les grands bateaux ne pouvaient accoster et dont les chalands ne pouvaient s'approcher à marée basse. Au lieu de grues à vapeur, une mauvaise bigue à main ; au lieu de magasins de triage, des locaux étroits où le matériel ne pouvait que s'empiler quand il ne restait pas sur les berges.

Dans cette période si dure pour le personnel, les deux administrations eurent le bon sens de s'entr'aider au lieu de récriminer. On s'occupa d'abord de décharger, on tria après ; mais que de peines !

Il est dans la nature des choses que les envois de troupes soient simultanés et non échelonnés, puisqu'ils répondent généralement, et c'était le cas, à une

nécessité politique ; mais il n'est pas indispensable de bonder les cales. Déjà l'enquête sur les transports de Crimée avait fait ressortir ce grave inconvénient : mais l'expérience des anciens sert bien rarement. Il y avait près de trente ans qu'on avait dit : « Ne chargez les « transports de troupes que du matériel de ces troupes « ou des approvisionnements strictement nécessaires « et urgents ; affrétez d'autres bâtiments spéciaux que « vous échelonnerez pour le transport du matériel « toutes les fois que les ports de destination ne seront « pas outillés. »

Cette critique, appliquée aux transports de 1885, est d'autant plus juste que les contrats d'affrètement ne stipulaient généralement pas un prix à forfait (du moins pour le transport du matériel) et que, dès lors, le matériel transporté était payé pour son tonnage.

Les navires qui ont été affrétés en 1885 pour les renforts, en 1886 pour les rapatriements, appartenaient à la Compagnie générale transatlantique, à celle des Messageries maritimes, à la Compagnie nationale de navigation, à la Compagnie commerciale des transports à vapeur français ou à la Société Fraissinet et Cie.

La jauge brute de ces navires variait de 3,000 à 3,500 tonneaux avec une force effective d'environ 2,000 chevaux-vapeur. La vitesse était généralement de 11 à 12 nœuds.

Les prix ont varié suivant la destination principale du navire (transport d'hommes, transport d'animaux, transport de matériel). Le transport d'un homme, de Toulon à Haï-Phong, a coûté, suivant les cas, 375, 400 et jusqu'à 500 francs. Le coût du transport d'un cheval ou mulet a été de 750 et 1000 francs (1). Quant au fret

(1) Ce prix n'a été que de 550 pour certains navires, lorsque ceux-ci ne devaient charger qu'un très petit nombre d'animaux.

pour le matériel, il coûtait de 50 à 75 francs la tonne de 1000 kilos ou bien de 50 à 75 francs le mètre cube pour les marchandises dites *légères*, c'est-à-dire ne pesant pas 1000 kilos au mètre cube.

Les bateaux qui faisaient le service supplémentaire mensuel de Toulon à Haï-Phong, et qui ne transportaient que du matériel, avaient traité à 75 francs la tonne de 1000 kilos. Ce prix peut être considéré comme celui du frêt normal pendant l'année 1885.

Aux transports maritimes on peut rattacher le service de la ligne annexe de Saïgon à Haï-Phong et *vice versâ*.

Chacun sait que la grande ligne maritime subventionnée de l'Indo-Chine, exploitée par les Messageries maritimes, part chaque quinzaine de Marseille à destination de Hong-Kong, Shang-Haï et le Japon en touchant à Saïgon. Outre que ces bateaux ne pourraient sans inconvénients se détourner de leur route directe, aucun d'eux ne pourrait entrer au port de Haï-Phong. Il a donc fallu assurer le service régulier du Tonkin et de la côte d'Annam au moyen d'un service annexe exécuté par des bateaux d'un tonnage plus faible.

La Cochinchine a traité avec les Messageries maritimes, qui reçoivent de ce chef une subvention. Le service annexe part tous les quinze jours de Saïgon en correspondance avec l'arrivée du paquebot de la grande ligne. Il dessert la côte d'Annam : à ce titre, il rentre dans la catégorie des transports côtiers dont nous parlerons plus loin.

En principe, tous les mouvements d'isolés entre la métropole et l'Indo-Chine se font par les transports réguliers de la marine. Cependant les hautes autorités, les chefs de service, quelquefois même certains officiers, à titre de récompense de leurs services, voyagent aux frais de l'État ou du Protectorat sur les paquebots des Messageries où d'ailleurs ils trouvent un confortable

infiniment supérieur. Dans ce cas, l'État ou le Protectorat payent à la Compagnie maritime le tarif commercial diminué de 30 pour 100, conformément au traité.

Souvent encore des militaires, voyageant isolément, demandent la faveur de voyager *à leurs frais* par les paquebots. Dans ce cas, ils versent préalablement au Trésor une somme fixée par le ministère de la Marine, suivant la classe. Le prix ainsi versé au Trésor représente celui qui est payé à la Compagnie maritime (tarif commercial diminué de 30 p. 100), mais atténué d'une somme fixe équivalant à la dépense de nourriture qui incomberait à l'État, si le militaire était transporté par les moyens de la Marine (1).

§ 3. — TRANSPORTS FLUVIAUX.

Le service des transports fluviaux avait pour but les mouvements du matériel, ainsi que des isolés ou des petits détachements. Pourtant, quelquefois, il concourait aux grands transports de troupes dont les canonnières étaient habituellement chargées.

La flottille des transports fluviaux comprenait : d'une part, des chaloupes, des remorqueurs et des chalands ; d'autre part, des jonques appartenant à l'administration, des jonques louées ou requises, et même, dans

(1) En 1885, les tarifs commerciaux, pour le trajet de Marseille à Haï-Phong et *vice versâ*, et les tarifs réduits de 30 p. 100 étaient les suivants :

	1re CLASSE.	2e CLASSE.	PONT.
Tarif commercial	1,981 00	1,576 50	515 25
Tarif réduit de 30 p. 100	1,386 70	1,103 20	360,68
Les passagers sur réquisition voyageant à leurs frais versent préalablement au Trésor	1,219 30	882 89	305 40

quelques cas, de plus petites embarcations (sampans, paniers ou pirogues).

Au mois de mai 1885, quand l'administration de la Guerre prit le service, le matériel fluvial comprenait seulement 14 chaloupes et 5 grands chalands, plus 4 grandes chaloupes de commerce affrétées.

Des 14 chaloupes, 4 toutes petites ne pouvaient être utilisées qu'au service de courrier ou à un service de rade. Nous ne disposions que de 10.

Deux d'entre elles (le *Hanoï*, le *Nam-Dinh*) étaient de grandes chaloupes filant 10 nœuds, ayant une force de 30 chevaux, tirant 2^{m},20 en charge et disposant d'une cale de 50 tonnes, pourvues de condenseurs et pouvant par conséquent aller à la mer. Excellentes pour le remorquage dans le bas delta jusqu'à Hanoï, leur tirant d'eau les empêchait de remonter au delà de Son-Tay. Pendant les basses eaux, ces chaloupes montaient à Hanoï en trois jours, avec un chaland de 100 tonnes *sur chaque bord*, soit 260 tonnes en tout. Sans remorquer, elles faisaient le trajet en vingt-quatre heures. Elles brûlaient 5 tonnes de charbon par vingt-quatre heures. Le prix d'achat de chacune d'elles avait été de 60,000 francs. Ces deux chaloupes furent de la plus grande utilité, notamment lors de l'expédition de Mon-Kaï, sur la côte de Chine.

Trois autres chaloupes intermédiaires (*Phu-Ly*, *Phu-Nô* et *Son-Tay*), assez vieilles, n'ayant ni cale ni logement pour l'équipage, ayant même vitesse et même force, et un tirant d'eau un peu plus faible que les précédentes, ne pouvaient servir qu'au remorquage. En bonne saison, il était possible de leur atteler deux chalands. Elles brûlaient 4 tonnes de charbon par vingt-quatre heures de marche. Leur prix d'achat avait été de 45,000 francs.

Cinq autres, dites chaloupes moyennes (*Bac-Ninh*, *Tra-Ly*, *Song-Coï*, *Thaï-Binh*, *Hone-Gay*), filaient 8 à

9 nœuds; leur force variait de 15 à 20 chevaux, leur tirant d'eau de 1m,70. Prix d'achat : 35,000 francs. Ces chaloupes n'avaient pas de cale et ne pouvaient servir qu'à la remorque; elles n'avaient pas de condenseurs, étaient fatiguées et souvent en réparations. Elles étaient commodes pour le transport des personnes; leur tirant d'eau leur permettait de s'avancer assez loin dans le fleuve Rouge, mais seulement aux basses eaux, car leur machine était trop faible. Dans la meilleure saison, on ne pouvait leur faire remorquer qu'un petit chaland; elles montaient alors à Hanoï en soixante heures, mais aux hautes eaux, il n'y fallait pas songer; on les employait alors dans le Thaï-Binh et le Loc-Nam, où elles pouvaient, suivant la saison, conduire un ou deux petits chalands. Elles mettaient trente-six heures pour gagner Hanoï sans remorque, et brûlaient environ 2 tonnes de charbon par vingt-quatre heures de marche.

Ces détails montrent l'influence de la saison (hautes ou basses eaux) sur l'utilisation des moyens de transport et sur leur rendement.

Quant aux cinq grands chalands, ils étaient en très bon état : leur coque était en bois; ils portaient environ 100 tonnes, avec un tirant d'eau de 1m,60. Le matériel était fort bien construit, facile aux manœuvres, pourvu de grues à treuil; il était surtout utilisé aux déchargements des navires ou aux transports de charbon pour l'approvisionnement des dépôts de l'intérieur.

Tel était le matériel restreint dont nous dûmes prendre possession. Suffisant sans doute pour les besoins de l'effectif en 1884, mais absolument au-dessous du nécessaire à partir de 1885 (1) et surtout pour la période des crues.

---

(1) Une quinzième chaloupe, dite chaloupe n° 20, vint augmenter

En juin 1885, c'est-à-dire au début des hautes eaux, ce matériel ne pouvait pratiquement monter que 680 tonnes de vivres par période de sept jours, soit en moyenne par vingt-quatre heures, de quoi faire vivre les 35,000 hommes du corps expéditionnaire pendant un jour quatre dixièmes. Or, il y avait en outre les transports d'orge et d'avoine pour les animaux, le matériel d'habillement et de campement, les colis des corps, le matériel de santé, tout le matériel d'artillerie, les transports nécessités par les travaux du génie, les transports pour l'approvisionnement des dépôts de charbon. Enfin le matériel était souvent distrait pour des services urgents de rade ou pour des transports accidentels de troupes, sans parler des chômages pour réparations.

Le commandant de la division navale et le commissariat avaient inutilement joint leurs efforts pour obtenir une amélioration. Quelques chalands en fer étaient annoncés de France, et c'était tout. Le commandant en chef avait jugé que le nombre des chaloupes et des remorqueurs était suffisant, et avait refusé de nouvelles dépenses d'acquisition.

Du jour même de son arrivée, le général de Courcy, appréciant autrement la situation, prit une détermination énergique. Neuf remorqueurs nouveaux furent mis en commande à Hong-Kong, et l'administration de la Marine fut instamment priée d'activer l'envoi, par le port de Toulon, des dix-sept chalands démontables en fer qui devaient être montés à l'atelier d'Haï-Phong.

Malheureusement l'exécution devait demander bien des mois. La première chaloupe ne fut livrée, éprouvée et reçue qu'en octobre; les autres suivirent, en s'éche-

---

cette flottille après l'évacuation des Pescadores. Vitesse, 10 nœuds; tirant d'eau, $2^{m},10$; petite cale de 18 tonnes.

lonnant jusqu'au commencement de 1886, et c'est seulement en novembre 1885, que l'on sentit une détente sérieuse.

Que de peines, que d'inquiétudes, dans cette période de juin à septembre 1885, dont il est impossible à ceux qui l'ont vue de perdre le souvenir! Telle a été pourtant la conséquence d'une erreur d'appréciation sur l'influence que devait exercer, sur l'ensemble des transports, l'arrivée des renforts et la nouvelle organisation du corps d'occupation, coïncidant justement avec la saison des hautes eaux, pendant laquelle le rendement utile diminue dans des proportions énormes. Qu'il en reste au moins cet enseignement, qu'aux armées, en fait de transports, il faut paraître disposer du superflu pour avoir encore le nécessaire, et que toute hésitation se répercute en de longs mois de peines et de difficultés.

Ces neuf remorqueurs nouveaux étaient remarquables par la vitesse et la force de leurs machines. Ils filaient 10 nœuds aux épreuves; leur force était de 25 chevaux; ils avaient une petite cale peu importante, de 15 à 20 tonnes, et un tirant d'eau de 1^{m},40. Aussi étaient-ils les seuls qui pussent s'avancer assez loin dans la vallée du fleuve Rouge. Malheureusement, la coque et les chaudières étaient médiocres; ces chaloupes eurent besoin de nombreuses réparations : de là de fréquentes interruptions de service. Elles brûlaient 4 tonnes de charbon par vingt-quatre heures, n'avaient pas de condenseurs et ne pouvaient par conséquent rendre aucun service sur la côte. Trois ont coûté 63,000 francs; les six autres, 48,000 francs pièce.

Les dix-sept chalands nouveaux (dénommés alphabétiques de A à Q) avaient leur coque en fer, un tonnage effectif de 70 tonnes et un tirant d'eau modéré de 1^{m},40. Leur hauteur était trop forte, d'où une moindre stabilité; les voies d'eau, dues à des chocs, étaient plus

à redouter qu'avec les chalands en bois. Mais ils offraient cet avantage de pouvoir être construits plus rapidement; on les expédia de France démontés par tranches, et ils furent assemblés à Haï-Phong.

L'armement des chaloupes comprenait : 1 patron, 1 pilote, 1 ou 2 mécaniciens, 2 chauffeurs et un nombre de matelots variant de 3 à 5. Soit de 7 à 10 personnes, toutes de nationalité chinoise ou annamite. Cependant, pour les grandes chaloupes, le patron et l'un des mécaniciens appartenaient à la Marine française dont ils étaient détachés pour le service fluvial. La dépense journalière en marche (personnel, charbon, matières grasses, entretien) variait de 212 à 250 francs, suivant les chaloupes, amortissement non compris. Au repos, les chaloupes coûtaient (personnel, entretien) environ 18 francs par jour.

Les chalands étaient montés simplement par 1 patron et 2 matelots, toujours de nationalité chinoise ou annamite; la dépense n'excédait pas 4 fr. 55 par jour, soit en marche, soit au repos.

Ainsi, au commencement de 1886, nous disposions réellement de 20 chaloupes et de 22 chalands. Ce matériel avait deux destinations différentes : d'une part, il assurait (à défaut d'un service commercial qui ne fut établi que plus tard) des communications régulières et à jour fixe entre les points principaux; et, d'autre part, il faisait, à époques intermittentes, les gros transports de matériel selon les nécessités du jour.

A partir du mois de juin 1886, ces moyens furent réduits. L'effectif européen avait beaucoup diminué : la participation des moyens commerciaux à nos transports paraissait devoir être prochaine par l'organisation d'un service fluvial subventionné; enfin, et c'était peut-être la raison principale, il avait paru indispensable au Résident général d'attribuer une chaloupe à chacun des principaux résidents, afin de donner à ces hauts fonc-

tionnaires toutes facilités de déplacement dans leur circonscription. En 1887, l'administration militaire disposait encore de 13 chaloupes et de 18 chalands.

Aux diverses époques, le commerce européen ou chinois a participé aux transports fluviaux dans une mesure naturellement très variable. Dans la période difficile de mai à décembre 1885, il fut fort utile : mais alors il fallait réquisitionner et absorber des moyens encore limités et pourtant déjà nécessaires à la colonie. En 1885, nous dûmes payer 30, 35 et 40 piastres par jour, suivant le bateau, le trajet et le cours du fret. L'État avait la charge de fournir en nature le charbon et les matières grasses ; l'équipage et les avaries étaient à la charge du fréteur.

On s'adressa d'autres fois au commerce pour remorquer nos chalands, notamment ceux de charbon, à raison d'une piastre la tonne, pour le trajet d'Haï-Phong à Hanoï. Une importante maison d'Haï-Phong, profitant de nos embarras, exigea, en juillet 1885, 12 francs par mètre cube d'encombrement. A ce prix si onéreux, elle ne s'engageait encore à transporter que 130 tonnes par semaine de Haï-Phong à Hanoï. Mais, l'année suivante, ce fut à notre tour de lui faire la loi : elle rechercha notre frêt et nous ne payâmes que le tiers du prix antérieur.

En 1887, d'autres marchés furent passés pour les transports par les moyens du commerce sur les deux grandes directions Haï-Phong et Hanoï, et Haï-Phong —Phu-Lang-Thuong au prix avantageux de 4 fr. 75 la tonne, sans que l'administration ait renoncé à l'emploi de son propre matériel quand elle devait y trouver profit. C'est ainsi que se développait progressivement le concours de la navigation commerciale, si important à tant d'égards.

Ces affrètements se faisaient exclusivement à Haï-Phong par les soins du service de l'intendance.

Les jonques ont concouru d'une manière fort importante à l'exécution de nos transports. Au début, alors que l'on manquait de chalands, elles faisaient le service de rade à Haï-Phong ou bien elles étaient attelées par deux aux remorqueurs pour le ravitaillement des places, ou bien étaient expédiées en liberté à la voile ou bien au fil de l'eau ; souvent encore, selon l'usage annamite, elles étaient traînées de la rive par une file de coolies attelés à une cordelle de halage.

Les grandes jonques portent de 25 à 35 tonnes de matériel et calent en pleine charge $0^m,90$. Les jonques moyennes, de 15 à 25 tonnes, calent environ $0^m,65$ à $0^m,70$. Les petites jonques, de 8 à 15 tonnes, calent de $0^m,40$ à $0^m,50$. Au-dessous de ces dernières on employait de grands sampans à fond presque plat portant de 2 à 4 tonnes et ne tirant guère que $0^m,30$. On s'en servait sur les petits cours d'eau à faible profondeur comme le Song-Cau, de Dap-Cau à Thaï-Nguyen, comme dans la rivière de Lien-Son. Enfin, pour le service d'un grand nombre de postes, on avait des sampans plus petits ou des *paniers*, espèces de nacelles larges et plates en clayon de bambou, lutées à l'extérieur au moyen d'une laque spéciale : leur tirant d'eau est presque nul. Ces dernières embarcations, bonnes pour les cours d'eau à fond de sable, ne valent plus rien dès qu'il y a des pierres dans le lit de l'arroyo, où elles se déchirent avec une déplorable facilité. Mais, grâce à leur légèreté, elles ont rendu en certains cas de bons services : on les tirait de la région de Nam-Dinh. Il y en avait de toutes les dimensions, depuis celle du plus petit *youyou* jusqu'à celle d'une petite jonque.

La jonque du type Yunnam se distingue de la jonque ordinaire du Delta. Sa contenance moyenne est de 15

à 18 tonnes ; son tirant d'eau, de $0^m,45$. Son principal avantage consiste dans sa construction spéciale. Elle est légère, très longue, très étroite et aplatie au fond, ce qui permet de la manœuvrer plus facilement dans les coudes et les rapides : elle est vigoureusement charpentée sur le fond et sur les bords, ce qui la rend plus résistante aux chocs auxquels elle est exposée dans le lit rocheux du haut fleuve.

Ajoutons que toutes ces embarcations sont munies de mâts, de voiles en toile ou en natte de bambou, d'avirons, de gaffes et de longues cordelles en rotin pour le halage.

Le personnel d'armement de ces jonques était exclusivement annamite, même celui des jonques appartenant à l'administration. Leur nombre variait de 4 à 7 hommes, suivant leur grandeur : les jonques du type Yunnam, lorsqu'elles devaient remonter le haut fleuve, entre Than-Quan et Lao-Kaï, devaient doubler leur équipage et se munir d'un fort complément d'agrès en vue du passage des rapides.

En 1884, l'administration de la Marine avait passé à Haï-Phong, avec un indigène, un marché pour la fourniture de jonques par voie de location. Ce système donna quelques résultats pour le service de rade et le déchargement local des navires ; mais, appliqué aux ravitaillements des places du Delta, il devint si onéreux et si difficile d'application qu'en 1885 on dut y renoncer. Ce marché, d'ailleurs, ne pouvait avoir d'effet que pour les chargements dont Haï-Phong était le point de départ ou ceux en retour sur cette place.

Partout ailleurs, la réquisition fleurissait, dans de grandes proportions, selon les besoins locaux du service ou les ordres du commandant d'armes, au grand détriment des transactions habituelles et de la prospérité du pays. C'était, en outre, une source de grosses dépenses et un motif de raréfaction de la batellerie

indigène, qui se cachait de plus en plus pour échapper à un service continuel, quelquefois par crainte de mauvais traitements. D'ailleurs, la réquisition ne doit être qu'un moyen temporaire de pourvoir : elle doit cesser ou se restreindre du jour où le service prend un cours régulier.

Aussi, dès le mois d'octobre 1885, le service de l'intendance se préoccupa-t-il de créer une flottille de jonques lui appartenant en propre : il était assuré d'en avoir toujours l'emploi pour le ravitaillement régulier des postes du bas Delta, du Day, de la rivière Claire, de la rivière Noire, c'est-à-dire des postes que les chaloupes ne pouvaient pas desservir ou n'abordaient qu'à certains moments.

Une circonstance particulière vint fortifier cette décision et activer la création de la flottille. Dès cette époque, la nécessité d'occuper Lao-Kaï apparaissait clairement aux esprits prévoyants. On se battait encore dans le Delta en insurrection ; nos postes n'allaient guère au delà de Hong-Hoa et Than-Moï, et pourtant on sentait bien qu'un jour il faudrait remonter ce terrible fleuve dont les rapides et les courants exigent une batellerie spéciale. Or, dans tout le pays, on ne trouvait plus une seule de ces jonques particulières du type Yunnam que nous avons décrites, parce qu'au cours de ces si longues années de guerre, de piraterie et de désordre, tout commerce, toutes relations avaient cessé vers le Haut-Fleuve, et la batellerie, détruite ou disparue, ne s'était pas reconstituée.

Dans ces conjonctures, le directeur du service de l'intendance fit organiser, avec le concours d'indigènes intelligents, un chantier de construction de bateaux à quelques kilomètres d'Hanoï, d'où sortirent successivement 30 belles jonques pourvues de leur mâture, voilure et agrès, et qui rendirent des services consi-

dérables pour les ravitaillements et le service des colonnes, même avant le mois de mars 1886, où elles remontèrent pour la première fois le fleuve Rouge.

La flottille fut ensuite portée à l'effectif de 36 jonques par la mise en service de quelques jonques du type Delta, achetées ou provenant de prise. Hanoï était son port d'attache : elle était plus spécialement à la disposition du service administratif de cette place.

C'est grâce à elle que l'on a pu sans hésitation préparer, au mois de février 1886, l'expédition de Lao-Kaï, où le drapeau français a flotté dans les derniers jours de mars. C'est, du moins, le témoignage flatteur qu'a bien voulu nous donner l'officier général éminent qui a eu la mission d'organiser cette expédition.

Les jonques sont propres à des transports de toutes sortes. Leur chargement exige de la méthode et une certaine habitude pour limiter les avaries causées par les eaux d'infiltration. A Hanoï, où fonctionnait un personnel expérimenté, le chargement se faisait bien ; mais, dans les postes externes, il y eut bien des pertes résultant de l'inexpérience des agents et des coolies. Il fallait de six à dix heures pour charger une jonque de moyenne grandeur, et le double de ce temps pour la décharger.

On essaya d'utiliser les jonques pour le transport des bœufs sur pied, mais ce système ne produisit des résultats acceptables que lorsqu'on put les remorquer, c'est-à-dire réduire au minimum le temps pendant lequel ces animaux étaient parqués dans un air peu respirable, privés de soins, mal nourris et quelquefois à demi noyés. Nous avons cependant fait construire deux grandes jonques spécialement appropriées à ce genre de transports ; mais dès que la circulation par les voies de terre vint à se généraliser, dès que les convois réguliers purent être organisés sur les principales di-

rections par les routes et les digues, on préféra toujours la conduite à pied des troupeaux de bœufs.

Rien n'était curieux comme la mise en route d'un convoi de jonques. A l'heure fixée, généralement de grand matin, chaque jonque démarrait du quai de la concession à Hanoï et, profitant du contre-courant, se halait en amont de quelques centaines de mètres, puis se lançait brusquement dans le courant même et s'en allait en dérive jusqu'à l'autre bord du fleuve où un autre contre-courant la prenait et lui faisait gagner un ou deux kilomètres. On s'aidait de la longue rame, du gouvernail, de la voile quand le vent soufflait du sud : au besoin, quelques hommes de l'équipage sautaient à l'eau pour tirer sur la cordelle.

Quand les jonques étaient en grand nombre, une chaloupe ou même une canonnière les faisait serrer sur la tête du convoi comme un chien de berger fait serrer les moutons d'un troupeau. Une fois le convoi en route, chaque jonque faisait ses manœuvres individuellement. Le chef de l'escorte — car il fallait tout escorter dans ce pays à surprises — fixait d'avance le point de stationnement pour la nuit, et le convoi venait s'y ranger en entier autant que possible. Il y eut plus d'une fois des accidents : tantôt une jonque s'échouait, tantôt elle subissait des avaries, même elle coulait bas. Les jonques indemnes assistaient alors celles en détresse ou se répartissaient la cargaison. On demandait assistance au poste le plus voisin, puis on reprenait une marche lente et pénible.

D'autres fois, des chefs de poste, manquant d'embarcations, arrêtaient les jonques pour plusieurs jours. La cargaison ne sortait pas toujours intacte de ce stationnement en cours de route. D'autre part, les hommes de l'escorte répartis sur les jonques sans surveillance possible, souvent eux-mêmes de nationalité indigène, n'avaient pas pour le vin, le tafia, le sucre, le café, tout

le respect qu'il eût fallu. Que d'histoires de punchs, de vins à la française et de *frichtis* de toute nature au cours de ces interminables voyages! Si les jonques pouvaient parler!

Le temps du trajet entre Hanoï et les places en amont était très variable, selon la force du courant et l'intensité du vent. De Hanoï à Tuyen-Quan, les maxima de durée du trajet en jonque libre furent de 14 jours, les minima de 7 jours. Le retour se faisait en 2 ou 3 jours, quand un chef de poste ne les gardait pas au passage.

Nous avons déjà dit, au chapitre Ier, qu'aux basses eaux on mettait de 30 à 40 jours, et aux hautes eaux plus de 60 pour monter de Hanoï à Lao-Kaï. On peut se faire une idée de ce que sont les ravitaillements et les transports dans de telles conditions de communications.

Le ravitaillement de tous les postes du Song-Cau, en amont de Dap-Cau et jusqu'à Thaï-Nguyen ne pouvait se faire que par sampans, réquisitionnés au début, loués ensuite. En 1887, un marché fut passé avec un Européen, pour desservir, par des convois réguliers bi-mensuels de 50 sampans au plus, la ligne de Dap-Cau à Thaï-Nguyen, au prix de 5 francs par chaque quintal métrique ou par chaque homme, pour les transports entre les deux places extrêmes, et 2 fr. 50 entre les postes intermédiaires; à la descente de Thaï-Nguyen à Dap-Cau, les prix étaient réduits à 1 franc et à 50 centimes. Les voyages se faisaient en 8 jours au plus à la montée, 4 à la descente (compris les stationnements intermédiaires). Si l'on compare ces prix à ceux du fret par chaloupes, on voit quelle énorme différence et combien sont onéreuses, au Tonkin, les communications par jonques ou sampans.

§ 4. — TRANSPORTS SUR VOIES DE TERRE.

Sur voie de terre, le grand moyen de transport, presque le seul utilisable, du moins au début de l'occupation, était le transport à dos d'hommes. Cela paraît singulier dans nos pays d'Europe. Dans toute l'Indo-Chine aussi bien qu'en Chine, cela est tout naturel.

Deux coolies, pourvus d'un fort bambou et d'une corde en rotin, s'accouplent pour le transport sur l'épaule d'un colis quelconque. Quand il s'agit du déchargement ou du chargement d'un bateau, d'un transport local à courte distance, l'objet peut avoir un poids variable, même assez élevé. Dans certains cas, les indigènes pratiquent très habilement l'accouplement à 4, 6, 10 et 12 coolies, et parviennent ainsi à transporter ce que nous appelons des masses indivisibles. Mais quand il s'agit d'une étape ou d'un transport à la suite de troupes, il n'en est pas ainsi; chaque colis ne peut excéder le poids de 40 à 45 kilogrammes (poids brut), ce qui conduit à tout renfermer en *colis réduits* dont nous parlerons au chapitre des subsistances.

On voit quel nombre énorme de coolies sont nécessaires, dès que le matériel à transporter prend de l'importance. Ainsi, le transport des seuls vivres d'une colonne de 1,000 hommes exige 68 coolies par jour, soit 680 pour dix jours, non compris ceux nécessaires aux fourrages, bagages, munitions et matériel d'ambulance. En outre, chaque coolie recevant une ration journalière de 800 grammes de riz et de 25 grammes de sel, ces denrées viennent en déduction du travail utile; de sorte que, même avec un effectif énorme de coolies, une colonne tant soit peu importante ne pouvait que fort peu s'éloigner de sa base de ravitaillement. Tout le monde se souvient des terribles difficultés que l'on éprouva à organiser la première expédition de

Lang-Son, puis à ravitailler cette place après sa prise, en février 1885. Au mois de décembre de cette même année, lorsque pour escorter la Commission de délimitation des frontières, on dut réoccuper, et cette fois définitivement, Lang-Son et sa région avec un effectif cependant modéré, il fallut réunir 2,000 coolies et dépenser des sommes importantes.

On peut dire que ce mode de transport a toujours été pour le commandement comme pour l'administration un grand sujet de préoccupations ; aussi faisait-on des efforts de toutes sortes pour y échapper le plus possible. Un arroyo, n'eût-il que 30 centimètres d'eau, on tâchait de s'en servir.

On chercha également à utiliser comme bêtes de somme les petits chevaux annamites et même les bœufs, mais ce ne furent que des palliatifs sans résultat sensible. Des compagnies du train des équipages militaires avaient, à grands frais d'argent, amené des mulets d'Algérie ou de France qui ne purent supporter le climat et les fatigues, malgré les soins que l'on en prenait. Il en périt un nombre considérable dans l'été et l'automne de 1885.

Les petites charrettes, traînées par des bœufs accouplés ou quelquefois par un ou deux mulets, rendirent plus de services, mais seulement à partir du moment où il y eut quelques routes sérieuses, c'est-à-dire dès 1886. Nous verrons plus loin comment elles ont été utilisées, soit en 1886, soit surtout en 1887, au grand ravitaillement annuel de la région de Lang-Son pour la saison d'été.

Inutile de dire qu'avant nous l'Annamite ignorait absolument l'utilisation des voitures aux transports. Nous avons dû construire notre matériel. Le service de l'artillerie en a été chargé et s'en est bien acquitté (1).

(1) Nous ne mentionnerons que pour mémoire les voitures démon-

§ 5. — RAVITAILLEMENT DE THAN-HOA ET DE VINH.

C'est de septembre 1885 que date la première occupation des provinces de Than-Hoa et du Ngé-An (Vinh). A ce moment la mousson n'étant pas encore contraire, les petits transports de la division navale purent, par la mer, déposer dans les chefs-lieux de ces deux provinces une garnison, des approvisionnements et des fonds calculés sur six mois. Quelques jours après, les communications maritimes étaient fermées, les garnisons étaient bloquées pour tout l'hiver du côté de la mer et sans communications assurées avec le Delta.

Cependant le général de Courcy prescrivait, en novembre, l'organisation d'une colonne de quelque importance, destinée à parcourir par terre toute la distance de Nam-Dinh à Hué. On comptait sur l'effet moral de cette première apparition de nos troupes dans ces régions neuves à l'occupation : accessoirement, cette colonne devait prêter main-forte aux garnisons pour réprimer l'insurrection naissante et poursuivre les bandes de l'ex-ministre Thuyet, qui soulevait les pays du nord au nom de l'ancien roi détrôné.

Il fallait donc ravitailler cette colonne, et cela par l'intérieur, si la mer restait fermée.

De plus, un contre-ordre non notifié au service administratif avait doublé la garnison de Vinh, qui n'avait ainsi que trois mois de vivres au lieu de six.

---

tables *en tôle*, dites voitures Lefebvre, dont la métropole a envoyé une centaine d'échantillons. Ces voitures étaient annoncées comme devant traverser les arroyos en surnageant et en préservant leur chargement. Ces véhicules n'ont naturellement pas répondu à ce programme excessif; comme moyen de transport sur les routes, elles ont rendu peu de services et n'ont pas valu les modestes et grossières charrettes en bois.

Le ravitaillement de Than-Hoa ne présentait pas de difficultés insurmontables. On peut, en bonne saison, y arriver en descendant le Day, naviguant en mer sur une distance de vingt-deux milles, puis s'engageant dans l'embouchure de Song-Chu, d'où l'on communique par un transbordement sur sampans avec Than-Hoa. En toutes saisons, on peut encore utiliser le dédale des arroyos intérieurs ou des lagunes qui font communiquer le Day avec le Song-Chu. Dans ce cas, le transport n'est possible qu'en petites jonques ou même en paniers, car certains points de ces canaux non entretenus ne sont franchissables qu'à marée haute.

C'est ce dernier mode qui fut seul utilisé au cours de l'hiver 1885-86; il était plus lent, mais plus sûr, et surtout il évitait un transbordement par la possibilité qu'avaient les petites embarcations d'accéder à Than-Hoa même.

Des convois de quinzaine, escortés, furent organisés par eau dans ces conditions pendant tout l'hiver, entre Nam-Dinh et Than-Hoa. La durée du trajet (aller et retour) a été en moyenne de quinze jours. Le prix du fret a été très économique, soit 1 fr. 50 à 2 francs par tonne effective.

L'accès de Vinh était autrement difficile : impossible par terre, à cause des distances, impossible par les arroyos intérieurs, entièrement envasés sur une partie du parcours, et, d'autre part, par voie de mer, quatre-vingt-deux milles à franchir avec les risques de la mousson et l'incertitude du franchissement de la barre de Song-Hoï qui conduit au chef-lieu du Ngé-An.

L'état-major, très préoccupé de la gravité de la situation, avait sollicité la Marine de tenter un effort. Le commandant de la division navale avait conclu formellement à l'impossibilité du ravitaillement par mer en cette saison. Au cours de ces négociations, l'intendant militaire, parfaitement renseigné et secondé par ses

collaborateurs, avait tranquillement affrété des jonques de mer chinoises dans le port de Nam-Dinh. Chaque jonque était chargée de rations carrées en prévision de la perdition de quelqu'une d'entre elles; une petite escorte, composée d'un seul Européen et de quelques Tonkinois, fut hasardée, et le convoi se mit en route. Il n'arriva à destination qu'après quinze jours, obligé de s'abriter par suite du mauvais temps. Quand la nouvelle parvint à Hanoï, ce fut pour le service de l'intendance un grand succès qui affermit la bonne réputation qu'il s'était déjà acquise.

Par la suite, au cours du même hiver, on réexpédia plusieurs convois analogues; il ne survint qu'une seule fois, au franchissement de la barre de Song-Hoï, un accident de peu de conséquence.

Aujourd'hui, ces moyens sont connus et régulièrement pratiqués. Mais que l'on se reporte au mois de décembre 1885 et à toutes les inconnues d'alors pour juger une initiative couronnée de succès.

Les grandes jonques de mer jaugent de 500 à 1,000 piculs (1); les moyennes, de 100 à 500 et les petites de 50 à 100.

La dépense a été en général, à cette époque, de 15 francs par tonne effective transportée à Vinh, et le trajet d'aller et retour se faisait à peu près en quinze jours, sauf mauvais temps exceptionnel.

Au cours de l'été suivant, en 1886, c'est-à-dire pendant la bonne saison, on parvint à ravitailler facilement Than-Hoa et Vinh en s'affranchissant de la marine militaire, d'ailleurs très réduite à cette époque par les exigences budgétaires. Le mouvement commercial progressait : des petits vapeurs du commerce, spécialement construits pour la marche en rivière et à la

---

(1) Le picul vaut 60 kilogrammes, en certains lieux 64.

rigueur pour la marche en mer en bonne saison, se mirent à notre disposition. Ces navires, lorsqu'ils chargeaient à Haï-Phong, naviguaient en rivière jusqu'aux bouches du Day, puis entraient en mer jusqu'aux embouchures des rivières : le plus souvent encore ils chargeaient à Nam-Dinh. On fit ainsi le grand ravitaillement des six mois d'hiver des places du nord de l'Annam, de façon à n'avoir plus pendant la mauvaise saison qu'à leur envoyer des appoints ou compléments. Ces navires trouvaient, d'ailleurs, un fret de retour en ramenant au Tonkin du bétail, dont les deux provinces septentrionales de l'Annam sont très riches.

Dans l'été 1887, les mêmes moyens furent employés pour le ravitaillement d'hiver des provinces du nord de l'Annam. On put traiter le transport au prix très favorable de 6 francs la tonne pour l'ensemble des trois destinations : Than-Hoa, Vinh, Ha-Tinh.

Puis, par suite des progrès de toutes choses, des chaloupes chinoises convenablement organisées pour tenir la mer et en même temps pour franchir les barres, vinrent s'offrir à l'administration, s'engageant à desservir Than-Hoa et Vinh, même pendant la mauvaise saison, ce que la marine militaire avait déclaré impossible et ce qui, du reste, était irréalisable avec son matériel. Les prix pour cette saison furent naturellement beaucoup plus élevés à cause des difficultés, du temps et des risques. On paya environ 15 francs la tonne. On ne transportait ainsi, d'ailleurs, que les appoints et compléments, le gros du ravitaillement devant toujours être achevé en septembre.

§ 6. — RAVITAILLEMENT DE LANG-SON ET DE SA RÉGION.

Nous ne pouvons faire entrer dans le cadre de ce travail le détail du ravitaillement de toutes les zones du Tonkin et de l'Annam. Les aperçus qui précèdent en font voir la physionomie et les lignes principales. Mais, de même que nous venons de faire une exception pour les provinces du nord de l'Annam à cause des particularités intéressantes signalées, de même nous dirons quelques mots de plus sur les communications avec Lang-Son et les places de la XIIe région pour montrer les difficultés qu'il a fallu vaincre et les progrès réalisés.

Nous ne parlerons pas des transports à la suite des troupes qui, en janvier 1885, ont refoulé l'armée chinoise après de brillants combats, non plus que des ravitaillements qu'il a fallu pousser sur Lang-Son pendant les mois de février et mars 1885 jusqu'au moment où de regrettables incidents nous ont obligés à reculer en évacuant une région conquise. Ces opérations appartiennent à l'histoire militaire de cette époque et sont antérieures à la période que nous racontons. Il y a eu alors des difficultés immenses résultant surtout de l'absence de routes, de l'inévitable désordre amené par 7,000 coolies recrutés partout, de désertions et de morts nombreuses. A cette époque, la route mandarine, c'est-à-dire la vallée du Song-Thuong ne pouvait être utilisée par des motifs d'ordre militaire, et il fallut prendre Lam et Chu comme points de départ et bases d'opérations. De Chu, la ligne de communication se dirigeait sur Dong-Son et, de là, sur Lang-Son par la vallée de Pho-Vi.

Au mois de décembre 1885, le gouvernement donna l'ordre de réoccuper Lang-Son : le sentiment national

l'exigeait autant que la convenance d'exécuter rapidement les clauses du traité conclu avec la Chine en ce qui concernait la délimitation des frontières. Chu fut cette fois encore le point de départ du mouvement : la ligne de Chu à Dong-Son fut jalonnée par des étapes régulières. De Dong-Son, la ligne de communication se dirigea cette fois sur Than-Moï, où l'on retombait dans la vallée du Song-Thuong et, de là, sur Lang-Son en franchissant le col de Cut, sur la ligne de partage des eaux qui se déversent, d'une part, vers le Sòng-Cau et le Tonkin, d'autre part vers la province chinoise de Quang-Si.

En vue d'éviter, pendant la saison chaude, des transports, sinon impossibles, du moins mortels pour les hommes et les animaux, il faut, dans cette région, avoir achevé vers le 1er avril le gros des ravitaillements nécessaires jusqu'au 1er octobre, et l'objectif consiste alors à pousser du 1er janvier au 1er avril, c'est-à-dire en quatre mois, neuf mois de vivres de toutes sortes.

On dut prendre, au commencement de 1886, de très grandes précautions pour le recrutement des coolies, auxquels le seul nom de Lang-Son et de cette région imprimait une terreur inimaginable. Or, il en fallait plus de deux mille ; on dut les embrigader par province de recrutement et les faire accompagner de quelques mandarins, notamment des mandarins de justice. On augmenta leur solde : la ration de vivres fut accrue et variée ; on compléta leur équipement de marche (couverture de laine, manteau et chapeau de paille, marmite, bambous, etc.). Un officier supérieur d'état-major fut délégué avec de grands pouvoirs et la mission de régler tout le mouvement. Un fonctionnaire de l'intendance était envoyé au point de départ, à Chu, tandis qu'un officier suppléant le représentait à destination. Une compagnie du train des équipages mili-

taires devait assurer l'embrigadement et participer à l'exécution.

Pendant ce temps, le service du génie commençait à régulariser la route de façon à la rendre progressivement carrossable pour les charrettes à bœufs et, à la fin de la campagne du ravitaillement, on parvenait de cette façon à Dong-Son, c'est-à-dire à peu près à moitié chemin.

Malgré les mesures prises, beaucoup decoolies désertaient encore : beaucoup ressentaient les atteintes de la fièvre, si fréquente dans ces régions montagneuses malsaines. Mais, d'autre part, aucun événement de guerre ne survenant, les transports prenant une allure régulière, des *Muongs* de la contrée vinrent successivement, et bientôt en grand nombre, s'offrir à nous pour exécuter des transports entre les deux points fixes de Chu et Than-Moï, ou bien entre Than-Moï et Lang-Son. Les Muongs exécutèrent d'une façon remarquable ce service volontaire: sous la direction de leurs propres chefs, ils marchaient avec une grande discipline, presque sans escorte européenne, et ils permirent de licencier beaucoup des coolies du Delta, tout au moins de ne pas remplacer les pertes.

Ces résultats, pourtant, n'étaient obtenus qu'au prix de grands sacrifices d'argent. Il est à peine croyable qu'un quintal métrique de denrées nettes ait été grevé, en outre de son prix d'achat, d'une dépense qui variait entre 70 et 110 francs, suivant l'encombrement de la denrée ou le poids mort des récipients, pour le seul transport de Chu à Lang-Son (1).

Nous avons déjà dit au chapitre Ier que, pendant ce temps, c'est-à-dire dans le premier semestre 1886, on

---

(1) Y compris la nourriture des coolies et les dépenses de leur équipement.

mit à profit les progrès de la pacification pour rétablir la route mandarine, qui fut achevée jusqu'à Than-Moï en novembre 1886 et jusqu'à Lang-Son dans le courant de 1887.

Dès lors, on abandonna définitivement la direction Chu—Dong-Son, et ces deux postes si malsains purent être évacués.

A la fin de 1886, et en vue du ravitaillement de l'été 1887, les dispositions suivantes furent prises :

Deux, et quelquefois trois convois par semaine, étaient expédiés de Phu-Lang-Thuong par Kep et Bac-Lé sur Than-Moï, composés de 50 charrettes à bœufs portant chacune environ 300 à 350 kilogrammes. De ces 50 voitures, 42 étaient nécessairement affectées aux subsistances, les 8 autres aux divers matériels et bagages.

A Than-Moï, où fonctionnait un service provisoire de trànsit, il y avait rupture de charge, et le transport se continuait sur Lang-Son au moyen de 140 mulets du train et de 500 coolies.

Dans les quatre premiers mois de 1887, on put ainsi transporter, dans des conditions relativement économiques, 1800 hectolitres de vin, 200 hectolitres de tafia, 1800$^{x.m.}$ de farine, 240$^{x.m.}$ de biscuit, 20$^{x.m.}$ de légumes secs, 80$^{x.m.}$ de café, 80$^{x.m.}$ de conserves diverses, 300$^{x.m.}$ d'orge et avoine. Il fallait, en outre, porter à Than-Moï du paddy et des fourrages pour les mulets et les bœufs, et beaucoup de riz pour les coolies qui travaillaient à la route ou pour ceux qui faisaient les transports. De plus, et malgré toutes les espérances, on dut aussi transporter du riz jusqu'à Lang-Son, la région ne suffisant pas à l'énorme consommation de cette denrée (1).

---

(1) A cette époque, le riz acheté à Lang-Son était payé 28 francs le

Enfin, l'année suivante, le transport put se faire sans rompre charge à Than-Moï, qui devint un simple lieu d'étapes, et les charrettes à bœufs purent arriver à Lang-Son par une bonne route. Nous n'avons pas les éléments du prix de transport dans ces conditions, mais il a certainement diminué dans de très grandes proportions, en même temps que diminuaient dans une égale mesure toutes les difficultés d'organisation.

De Lang-Son à Cao-Bang, les transports ont été ainsi organisés dans les premiers mois de 1887 en vue du ravitaillement d'été :

1° De Lang-Son à Dong-Dang (route carrossable), 20 à 24 mulets de bât faisant deux convois par semaine, 23 charrettes à bœufs ou mulets faisant aussi deux convois par semaine ; à chaque convoi étaient ajoutés (insuffisance de voitures) de 150 à 200 coolies ;

2° De Dong-Dang à Na-Chan (route non praticable aux voitures), 400 coolies marchant quatre jours sur cinq, recrutés dans la région de Cao-Bang et engagés pour un mois ;

3° De Na-Chan à That-Ké (navigation et route de terre), 12 à 14 sampans faisant deux voyages par semaine, 200 coolies par la voie de terre ;

4° De That-Ké à Cao-Bang (4 étapes), 600 coolies faisant un voyage tous les dix jours (aller et retour). La citadelle de Cao-Bang ayant été trouvée pourvue d'une grande quantité de riz, on utilisa le retour à vide des coolies sur That-Ké et Na-Chan pour approvisionner de riz, par cette direction, toute cette partie de la région.

En résumé, malgré l'amélioration considérable résultant de la construction d'une route carrossable sur

---

quintal métrique. On avait encore intérêt à l'acheter sur place jusqu'à la limite de 33 francs, car le riz coûtait 18 francs acheté dans le Delta, et le transport de Phu-Lang-Thuong à Lang-Son revenait à 15 francs.

Lang-Son, les transports restent fort laborieux et onéreux : des effectifs importants ne seraient ravitaillés dans la XIIe région qu'avec la plus grande peine, surtout pendant la saison chaude, et, au point de vue de la sécurité de notre occupation, comme à celui de l'économie de la dépense, il y a urgence réelle à faire, entre Phu-Lang-Thuong et Lang-Son, un chemin de fer à voie étroite.

Quant à la région de Cao-Bang, c'est un tour de force que d'y arriver par l'énorme détour de Lang-Son et That-Ké. Des communications plus directes pourront sans doute être établies dans l'avenir soit par Tuyen-Quan et la rivière Claire, soit par Thaï-Nguyen et le Song-Cau.

§ 7. — ORGANISATION DES COURRIERS FLUVIAUX ET DES CONVOIS RÉGULIERS SUR TERRE.

A l'arrivée du général de Courcy (31 mai 1885), il n'existait aucune organisation régulière de courriers ou de convois faisant communiquer à jour fixe les principaux postes entre eux. Le commerce n'avait pas encore pris son essor et les moyens d'action fluviaux de l'administration étaient, comme on l'a vu, totalement insuffisants. Le transport du courrier de quinzaine de France ou pour France était seul l'objet de mesures spéciales. Pendant quatre mois encore il en fut ainsi, et, jusqu'au moment où de nouveaux moyens de transport purent entrer en action, on dut se résigner à des communications intermittentes ou incertaines liées aux nécessités des ravitaillements ou des transports de matériel.

Dès qu'on put disposer d'un plus grand nombre de chaloupes, on fit entre elles un classement : celles destinées à la remorque et aux gros transports, celles destinées aux communications régulières à jour fixe suivant des itinéraires tracés, et enfin les petites chaloupes

rapides du courrier de France. Celles de la deuxième catégorie ne faisaient la remorque qu'autant que le transport du matériel ne devait pas préjudicier à la régularité de l'itinéraire. On transportait ainsi les dépêches postales, les fonds du Trésor, les isolés ou petits détachements, le menu matériel. On chargeait les cales ou bien on attelait un petit chaland ou une jonque pour le ravitaillement des postes secondaires du parcours.

L'organisation des courriers a été très variable suivant les époques et suivant les hautes ou basses eaux; à titre d'exemple, voici celle du 23 juillet 1886 (saison des hautes eaux) :

Entre Hanoï et Haï-Phong, service bi-hebdomadaire, descente en 24 heures, montée en 50 et 54 heures ;

Entre Hanoï et Nam-Dinh, service bi-hebdomadaire par les Bambous, Phu-Ly, Phu-Nô, Ninh-Binh, Nam-Dinh, Bambous, Hong-Yen et retour à Hanoï (voyage circulaire exécuté en trois jours et demi);

Entre Hanoï et Phu-Doan, service hebdomadaire par Son-Tay et Vié-Tri;

Entre Haï-Phong et Dap-Cau, service bi-hebdomadaire par Haï-Dzuong et Sept-Pagodes, d'une part; par Dong-Trieu et Sept-Pagodes, d'autre part. Voyage en 36 heures à la montée, en 12 heures à la descente;

Entre Haï-Phong et Ac-Koï, service mensuel par Hone-Gay et Tien-Yen.

Ces services de courriers fluviaux étaient complétés sur voie de terre, en ce qui concerne le service postal, par une organisation très complète de lignes de *trams* à la mode annamite (V. chap. I[er]), mais à la solde du corps d'occupation et ensuite du Protectorat.

A l'organisation des courriers fluviaux, on peut, dans une certaine mesure, rattacher les convois commerciaux qu'une décision du 7 juillet 1886 organisait sur le fleuve Rouge, entre Hong-Hoa et Lao-Kay, afin d'activer les rapports commerciaux en donnant toute

sécurité dans cette région souvent encore visitée par la piraterie. A cet effet, on organisa des convois de quinzaine, dits commerciaux, ayant pour point de départ Hong-Hoa et escortés jusqu'à Lao-Kaï par des canonnières ou par des jonques de guerre construites par le service de l'artillerie et armées d'un *hotchkiss*. Ces convois ont cessé ensuite quand la sécurité a été jugée suffisante.

L'exécution, par les moyens militaires, des services de courriers fluviaux ne pouvait évidemment être que transitoire. A tous égards, il convenait d'y convier le commerce. Le général de Courcy jugea prématuré un premier projet que nous lui avions soumis au mois de juin 1885. Au mois de décembre, nous insistions encore ; mais, à ce moment, c'est l'existence même du Tonkin qui était en question au Parlement français, et il convenait de surseoir. Enfin, en mars 1886, un projet de cahier des charges et d'adjudication pour l'exploitation d'un service subventionné des correspondances fluviales, avait été préparé par le commandant de la division navale et l'intendant militaire et soumis au Général en chef. M. Paul Bert, qui prit, le 8 avril, les fonctions de Résident général, en hérita et prépara l'organisation de ce nouveau service qui, toutefois, ne put fonctionner effectivement qu'à partir d'octobre 1886.

Le service civil des messageries fluviales a, depuis lors, pris un plus grand essor : le matériel un peu primitif de début a été amélioré et augmenté (1), de nouvelles lignes ont été consenties, certains itinéraires ont vu augmenter le nombre des départs. C'est ainsi qu'au-

---

(1) L'entreprise des messageries fluviales, dès 1887, a mis en service des chaloupes à deux ponts : le pont supérieur supporte le salon et les cabines, et est spécialement affecté au transport des voyageurs de 1re et de 2e classe. Un deuxième pont à 2 mètres au-dessous du premier, est affecté aux voyageurs de pont, aux animaux et aux colis

jourd'hui Hanoï et Hai-Phong sont reliés par des départs presque quotidiens. La subvention faite par le Protectorat est restée néanmoins très modérée, ce qui témoigne de l'activité des rapports commerciaux.

A l'heure actuelle, les gros transports de matériel pour les besoins du corps d'occupation sont encore faits, comme auparavant, par le matériel militaire des chaloupes ou chalands. Cependant, l'entreprise des messageries fluviales apporte déjà à ce service un concours important. On peut prévoir le moment où, par suite du développement des transports fluviaux du commerce, tous les mouvements de matériel seront exécutés soit par l'entreprise des messageries fluviales, soit par un entrepreneur spécial, au fur et à mesure de la mise hors de service du matériel du Protectorat.

En France, c'est à peine si, dans notre armée, on songe à utiliser les voies navigables, tant nous sommes gâtés par les chemins de fer. Au Tonkin, on était si habitué aux communications par voie d'eau, que l'on a été assez longtemps avant de tirer parti des voies de terre. Il n'était pas rare de voir des officiers descendre d'Hanoï à Haï-Phong par la navigation, puis remonter de Haï-Phong à Dap-Cau, quand il était si facile d'aller tout droit d'Hanoï à Dap-Cau par une assez bonne route de 30 kilomètres.

L'absence de convois réguliers par voie de terre motivait ces exagérations et ces mauvaises habitudes. D'ailleurs, la création de nouvelles routes et surtout l'intelligente organisation du service des bacs allait

---

trop encombrants pour être mis dans la cale. La machine est à l'arrière du navire et la cale est sur l'avant. Les bateaux de ce type ont de 30 à 35 mètres de longueur, un tirant d'eau maximum de $1^{m},60$ et peuvent porter 60 à 80 tonneaux de marchandises.

faciliter beaucoup les mouvements des troupes, détachements ou isolés sur les voies de terre. La première organisation de convois réguliers date du 1er juillet 1886. Voici les itinéraires principaux :

D'Hanoï à Nam-Dinh et Ninh-Binh, par Phu-Ly et retour ;

De Nam-Dinh à Than-Hoa et retour ;

D'Hanoï à Hong-Hoa et retour ;

D'Hanoï à Phu-Lang-Thuong, par Dap-Cau et retour ;

De Phu-Lang-Thuong à Lang-Son, par Than-Moï et retour ;

De Phu-Lang-Thuong à Lam et retour ;

D'Hanoï à Haï-Dzuong, par Ké-sat et retour.

Tous ces convois étaient hebdomadaires, sauf ceux entre Phu-Lang-Thuong et Lang-Son, qui étaient bimensuels.

Leur but était de faire parvenir à destination les petits détachements, les isolés et le menu matériel ; concurremment, ils faisaient l'office de reconnaissances sillonnant tout le territoire. Les escortes étaient fournies par les troupes tonkinoises et les moyens de transports assurés par les commandants d'armes des places de départ consistaient en voitures à bœufs ou coolies.

Ainsi s'est perfectionnée progressivement l'organisation des communications intérieures.

§ 8. — TRANSPORTS CÔTIERS.

C'est seulement en 1886 que nous avons occupé par des postes permanents divers points de la côte sur le littoral du nord voisin de la Chine. On connaît les événements de Haï-Ninh et Mon-Caï, à la fin de cette année.

Au début, les relations étaient établies seulement par les bâtiments de mer de la division navale. On

améliora notablement le service par un traité avec un Chinois d'Haï-Phong, qui fit sur Tien-Yen et Ac-Koï un service régulier de quinzaine fort économique et surtout infiniment commode en ce que ses bateaux abordaient à quai au lieu de décharger à plusieurs milles en mer.

Nous avions incité ce Chinois à trouver du fret au retour par voie de contrebande en nous ramenant, à chaque voyage, des bœufs de Chine destinés à parer à la pénurie qui se faisait sentir au Tonkin et qu'aggravait l'insurrection du Than-Hoa. L'affaire réussit à merveille, les mandarins de frontière n'ayant pas, comme il était prévu, résisté aux moyens habituels. Malheureusement, cette nouvelle importation ne dura que quelques mois, arrêtée par la gravité des événements de Haï-Ninh et la surveillance chinoise qui en fut la conséquence; mais elle rendit des services appréciables.

On a vu plus haut comment se faisaient, par une combinaison de la navigation fluviale et maritime, les transports sur le littoral du nord de l'Annam, Than-Hoa, Vinh, Ha-Tinh, Dong-Heuï. Pendant la bonne saison (mousson sud-ouest), il y a tout intérêt à ravitailler ces ports exclusivement par voie de mer et par les magasins d'Haï-Phong. On y employait généralement le *Louis*, dont nous avons déjà parlé, bâtiment affrété de 700 tonnes, qui chargeait aux magasins centraux et faisait escale dans tous les ports. Accidentellement, la *Nièvre*, le *Pluvier*, le *Brandon*, de la marine militaire, faisaient le même service, mais surtout quand il y avait à transporter des troupes. D'autres fois, on affrétait l'*Agnès*, bateau du commerce construit surtout pour la navigation de rivière, mais qui cependant tenait la mer en belle saison. Nous avons déjà dit que ce bateau chargeait à Haï-Phong ou à Nam-Dinh, naviguait d'abord en rivières, sortait du Tonkin par le Day,

et, après avoir franchi quelques milles en mer, entrait dans les embouchures des rivières de la côte.

Dans la mauvaise saison, Than-Hoa et Vinh pouvaient être visités par des jonques de mer, comme nous l'avons expliqué au paragraphe 5 de ce chapitre ; mais la navigation à vapeur ne s'y est hasardée qu'en 1887, et les chaloupes chinoises seules consentirent à tenter cette dangereuse navigation. Quant aux places de Ha-Tinh et Dong-Heuï, elles restaient absolument inabordables par mer en cette saison. La première recevait ses ravitaillements de Vinh par voie de terre, et la seconde de Hué et Quang-Tri par une combinaison fort laborieuse de transports par voie d'eau (lagunes intérieures) et par voie de terre.

En bonne saison, Thuan-An est facilement abordable : les grands navires mouillent en pleine mer lorsqu'elle est calme et se déchargent sur des allèges : les petits navires franchissent la barre et déchargent à quai. Les communications avec Hué sont ainsi assurées. Dans la mauvaise saison, la première de ces deux opérations est impraticable et la seconde est si chanceuse que peu de bateaux s'y hasardent. Cependant, il arrive à ces derniers de s'abriter dans la rade de Tourane, d'y guetter une accalmie, de franchir alors aussi rapidement que possible la distance de Thuan-An (40 milles) et d'essayer le passage. Que de fois ils sont rentrés à Tourane sans avoir réussi ! Les jonques de mer tentaient aussi le passage dans les mêmes conditions : mais elles pénétraient dans les lagunes par la passe de Choumay, éloignée seulement de 19 milles de la pointe de la rade de Tourane.

Vers la fin de 1886, deux bateaux du commerce construits en vue de la navigation de cabotage et d'un faible tirant d'eau, vinrent prendre leur port d'attache à Tourane. On les utilisa immédiatement pour des com-

munications plus régulières entre Tourane et Hué, mais leurs prétentions étaient exorbitantes.

Les ports au sud de Tourane, nous l'avons déjà dit, sont abordables en toutes saisons ; il n'y avait donc pas de difficultés. Le ravitaillement de Quinh-Hone était ordinairement assuré par le courrier de quinzaine des Messageries maritimes ou bien par les transports mensuels de l'État; quelquefois par les escales du « *Louis* » ou, en cas d'urgence, par les avisos de la marine militaire en station à Tourane ou à Quinh-Hone.

Il n'est pas douteux, si ce n'est déjà fait, que le développement des moyens maritimes du commerce à Tourane aboutisse sous peu à l'organisation d'un service régulier de cabotage sur toute la côte, au moins pendant la belle saison et dans des conditions de prix de moins en moins onéreuses.

§ 9. — SERVICE DU TRANSIT.

Le transit a pour but de recevoir des expéditeurs le matériel de toute nature, d'en faire le triage par provenance ou par destinataire, et d'en assurer avec ordre la livraison ou l'expédition.

L'ordre, dans ce service, a une importance considérable, et tout réside dans la possibilité du triage et du classement.

On distinguait le transit général localisé à Haï-Phong et le transit intérieur dans les diverses places.

Le grand transit commençait à Toulon et finissait à Haï-Phong et *vice versâ*. L'administration de la Marine en était chargée. Nous avons vu au § 1er de ce chapitre (Transports maritimes) quelles difficultés on a éprouvées en 1885 à transiter régulièrement entre la Marine et la Guerre, par suite des conditions du déchargement des navires et de l'insuffisance des magasins à terre. Pendant longtemps, il fallut surtout se préoccuper de

décharger et de mettre à quai, après quoi chacune des administrations venait reconnaître son bien. Plus tard, le service se régularisa et la réception des envois de France ou de Cochinchine se fit avec une grande précision.

On tâtonna beaucoup pour organiser le transit militaire de Haï-Phong. Y aurait-il un seul agent recevant le matériel de tous les services sans exception et seul chargé de toutes les expéditions? C'est bien ce qui eût été désirable et ce qui se fit dans le transit intérieur. Mais des difficultés locales conduisirent à créer trois magasins distincts du transit : celui de l'artillerie, celui du génie et télégraphie, celui des services de l'intendance et de santé, et par conséquent trois agents. Toutefois, on finit par se décider, non sans un peu de peine, à donner la direction du transit général au sous-intendant militaire de Haï-Phong, ayant sous ses ordres les trois agents, en communication constante avec eux, et, d'autre part, en rapports journaliers avec l'officier de marine délégué aux mouvements fluviaux. Le sous-intendant pouvait ainsi préparer les transports suivant les ressources fluviales et d'après les demandes des chefs de service ou les ordres d'urgence du commandement. Une fois ainsi organisé, le service fonctionna à la satisfaction de tout le monde.

A Hanoï, où le transit fluvial était aussi fort important, on créa, à partir du 1er septembre 1885, un service spécial de transit avec une très belle gare fluviale. L'agent du transit était chargé de tous les services sans exception. Plus tard, on créa des services analogues et distincts dans les places de Nam-Dinh, Tourane et Than-Quan, avec des agents de transit spéciaux. Dans toutes les autres localités où le transit n'avait pas la même importance, le service fut confié au comptable ou gérant d'annexe du service des subsistances, quelquefois à un employé militaire de l'artillerie et du génie.

Une instruction du Général en chef déterminait le fonctionnement du service du transit et les attributions des agents. Une autre instruction organisait le service des convoyeurs; une petite comptabilité fort simple fut prescrite.

Cette organisation a rendu de très grands services et a fait absolument cesser les désordres du début. On pouvait suivre un colis depuis son départ de Toulon ou d'un point quelconque du Protectorat jusqu'au lieu de destination, et cela à travers toutes les péripéties de ses voyages et de ses transbordements.

L'organisation du transit eût été parfaite, si elle n'avait pas porté la marque de l'une des préoccupations de notre époque. Contrairement à ce qui fut décidé, tardivement il est vrai, à Haï-Phong, le Général en chef confia aux commandants d'armes de chaque localité la direction du service, en vue de régler les ordres d'urgence des expéditions. Les commandants d'armes ne s'en occupèrent nulle part et laissèrent faire les sous-intendants militaires; ceux-ci étaient d'autant plus à même d'assurer ce service, que les neuf dixièmes des transports s'appliquaient à leurs propres besoins. Ni l'artillerie, ni le génie, ni le service de santé n'eurent à souffrir de cette tolérance qui fut, du reste, officiellement consacrée à la fin de 1887, comme nous le verrons bientôt (1).

---

(1) Il est difficile de passer sous silence, à propos du transit, l'homme à qui ce service fut confié par nos soins à Hanoï. M. Fellonneau, ex-agent principal comptable des vivres de la Marine, restera l'une des figures typiques de la campagne du Tonkin. Arrivé des premiers à Hanoï, en 1875, au moment où la France n'y possédait que le terrain de la concession avec une garnison d'une compagnie d'infanterie de marine, il a assisté depuis lors à tous les événements qui se sont déroulés dans notre nouvelle possession. Parlant bien la langue annamite, qu'il avait apprise en Cochinchine, connaissant à fond la popu-

§ 10. — TRANSPORTS DIVERS.

Les troupes en marche ont eu droit, au Tonkin, à des allocations de coolies qui ont varié suivant les époques.

Voici celles qu'a fixées une décision du 30 mai 1886 :

	État-major d'un régiment.	État-major d'un bataillon.	Une compagnie d'infanterie ou une batterie.	Un bataillon d'infanterie.
Bagages de l'état-major du régiment	8	»	»	»
Cantines médicales	»	4	»	4
Bagages du commandant	»	4	»	4
Bagages des capitaines	»	»	4	16
Bagages des officiers	»	12	8	44
Popote des officiers	4	4	4	20
Brancardiers	»	»	8	32
Haut le pied	»	»	6	24
Doïs (sergents)	»	»	»	3
Caïs (caporaux)	»	»	»	6
TOTAUX	12	24	30	150

Ainsi, un bataillon en marche avait droit à 150 coolies. Ce chiffre, si gros qu'il paraisse, avait pourtant comme conséquence de réduire d'une façon importante

---

lation indigène d'Hanoï, auprès de laquelle il jouit d'un prestige considérable, animé d'une foi inébranlable dans l'avenir de ce pays, rompu au service du Tonkin par une pratique de 10 années, énergique et plein de sang-froid, doué de jugement, il est connu du corps expéditionnaire entier et de toute la population européenne. Il a rendu de réels services à l'administration de la Marine d'abord, à celle de la Guerre ensuite, à laquelle il a voulu spontanément donner son concours.

les allocations antérieurement faites en certaines circonstances et qui paraissaient abusives. A certaine époque, tout soldat en marche faisait porter son sac par les coolies : de la sorte, il fallait à une troupe un nombre de porteurs à peu près égal à son propre effectif. C'est l'armée des temps barbares. Pourtant, il faut convenir que, dans la saison chaude, c'est-à-dire à partir du 15 avril jusqu'au 15 octobre, la mesure peut se justifier. Mais, dans cette période, il n'y a que des mouvements partiels et très restreints par voie de terre. Seulement, l'habitude tendait à se perpétuer : d'ailleurs, les abus qui se sont produits en fait de transports à la suite des corps ont peut-être moins encore consisté dans l'exagération du nombre que dans le peu d'attention à licencier de suite les bras inutiles. Sans doute, le commandement peut seul, en cours d'expédition, juger l'opportunité des licenciements ; mais il a des préoccupations multiples, et il a intérêt à confier à ceux qui ont le maniement des fonds et la garde du budget le soin de prendre auprès de lui certaines initiatives. En matière de transports, les dépenses vont bien vite quand on ne veille pas. Au surplus, la décision du 30 mai 1886 a régularisé cette partie du service et a ramené les dépenses dans une limite modérée.

Toute demande de coolies était faite au commandant militaire du lieu de départ, lequel la transmettait au Résident de la province, seul apte, en principe, à donner des ordres aux autorités indigènes. Pourtant, en cas d'urgence, l'autorité militaire s'adressait directement à ces dernières. Chaque coolie portait, sur un carré en cotonnade blanche fixé à son vêtement, son numéro de section et son numéro matricule en caractères chinois et français.

En fin de service, chaque commandant de colonne ou de troupe procédait au licenciement de ses coolies

suivant des règles fixées, à l'exception cependant des coolies brancardiers. Ceux-ci, au nombre de 8 par compagnie européenne, escadron ou batterie, et de 4 par compagnie tonkinoise, demeuraient en permanence, même en station, pour les travaux de propreté et d'assainissement du cantonnement et différentes corvées qu'il convient d'éviter aux Européens sous ce climat difficile. Les coolies de corps étaient payés au titre du service des transports généraux: les corps de troupe en faisaient l'avance. Le doï (sergent) recevait un tiers de piastre par jour, le caï (caporal) un quart, le simple coolie un cinquième, soit environ la valeur d'une ligature.

Les grands convois de coolies pour les transports administratifs étaient organisés et soldés de la même façon sous la direction de nos agents.

Enfin, l'étendue de certaines places et l'absence de tout service civil de voirie ont justifié, à cette époque, l'emploi de coolies spéciaux, dits *Coolies de place*, pour faire le service général d'assainissement et de propreté que les coolies des corps n'eussent pas été en mesure d'assurer à eux seuls dans des conditions satisfaisantes. Ces coolies de place devaient être soldés par les soins et sur les fonds du service du génie. La décision du 30 mai 1886 en a strictement limité le nombre afin de faire cesser certains abus de quelques commandants d'armes et les réclamations du service du génie.

Enfin, d'après diverses décisions du Général en chef, chaque poste situé sur un cours d'eau devait être pourvu d'un ou plusieurs sampans suivant son effectif et suivant la fréquence des relations à entretenir avec les postes voisins, soit pour les ravitaillements, soit pour toute autre cause. Les sampans étaient fournis par le service de l'artillerie (pontonniers), qui les construisait; ils étaient montés par trois coolies-bateliers recrutés dans la région. Ces coolies étaient alors admi-

nistrés par l'officier des subsistances ou d'approvisionnement et soldés au titre des transports. Il en était de même des sampans loués ou requis dans certains postes, à défaut de matériel à l'État.

§ 11. — ADMINISTRATION DES TRANSPORTS.

Bien que le matériel du service fluvial ait été cédé au département de la Guerre en vertu de la convention de février 1885, la marine de l'État intervenait nécessairement dans ce service, soit pour les acquisitions nouvelles à raison de sa compétence incontestable et de la connaissance précise qu'elle avait des nécessités résultant du régime des eaux, à raison de l'entretien et des réparations qui ne pouvaient se faire que dans ses ateliers, à cause aussi des quelques maîtres ou mécaniciens qu'elle nous prêtait pour la conduite des principaux remorqueurs.

On dut alors déléguer un lieutenant de vaisseau à la direction des transports fluviaux. Cet officier recevait des ordres du commandement supérieur d'une part, du sous-intendant militaire d'Haï-Phong d'autre part. Il était chargé de toute la partie technique du service, personnel et matériel. Il assurait le recrutement du personnel européen, indigène ou chinois, en tenait les contrôles et visait les feuilles de payement; il veillait à l'entretien du matériel, se concertait avec l'atelier des constructions navales et vérifiait les états de remboursement; il contrôlait les bons de livraison de charbon ou matières grasses délivrées soit à Haïphong, soit aux dépôts de l'intérieur; il faisait tenir dans ses bureaux tous les éléments des comptabilités en deniers et en matières qui devaient ensuite se fondre dans les comptes du comptable des transports de la guerre.

Le comptable des magasins centraux à Haïphong, en outre de son propre service et du transit général, avait été institué comptable des transports fluviaux. Il soldait les dépenses du personnel ainsi que les menus achats de matériel. Les fournitures faites en vertu de marchés étaient payées par mandats du sous-intendant militaire. Le charbon, les matières grasses ainsi que le montant des réparations à l'atelier étaient remboursés trimestriellement à l'administration de la Marine par mandats de remboursement de cessions. Enfin, la comptabilité-matières du service était faite dans les formes du département de la Guerre par les soins du comptable des transports et d'après une nomenclature spéciale à ce service.

Au point de vue de l'administration technique, tout fut donc réglé au bout de peu de temps dans des conditions très satisfaisantes, et nous sommes heureux d'avoir ici l'occasion de témoigner à l'officier de vaisseau chargé de ce service ingrat et délicat toute notre reconnaissance pour le zèle éclairé qu'il a déployé et pour l'excellent esprit dont il a été animé dans une fonction qui l'éloignait en partie de ses chefs naturels et qui le privait d'un commandement actif.

Reste la question de la direction du service, c'est-à-dire de l'autorité ayant qualité pour ordonner les mouvements. Cette question était complexe. Au début, tous les services avaient simultanément de grands besoins et il fallait attribuer les ressources selon l'urgence. Les canonnières étaient impuissantes à assurer tous les transports de troupes, et il fallait fréquemment y employer remorqueurs et chalands, surtout pour le matériel et les animaux de l'artillerie, du train des équipages, de la cavalerie. De plus, notre matériel fluvial faisait le service des courriers et des correspondances entre les places principales. L'état-major du Général en chef estima donc que lui seul pouvait et devait,

dans cette période, ordonner les mouvements des chaloupes et chalands sur toute l'étendue du territoire du Tonkin (1).

Dans la pratique, cependant, une délégation tacite très large fut accordée au sous-intendant militaire d'Haïphong, parfaitement placé pour saisir, sans perte de temps, les moyens journellement disponibles et approprier les chargements aux besoins signalés. D'autre part, on nous laissait sans conteste le soin des affrètements au commerce et la disposition des navires loués ou requis. L'emploi des jonques aux transports nous était laissé et même le service de l'intendance était journellement chargé de requérir ou de louer les jonques nécessaires aux corps de troupes ou aux autres services.

Il n'y avait donc pas une complète unité dans ce service au point de vue de la direction supérieure des mouvements. A la vérité, les difficultés du début avaient justifié cet état de choses qui semblait toutefois devoir se modifier au fur et à mesure que le service des transports tendrait à se régulariser.

Aussi, dès le mois d'octobre 1885, nous appuyant sur l'analogie du service fluvial au Tonkin avec le service des chemins de fer en Europe, nous avions proposé l'institution d'une direction spéciale des transports fluviaux analogue à nos directions de chemins de fer de campagne. L'officier général ou supérieur commandant l'artillerie eût pu être le directeur de ce service, assisté d'un délégué résidant à Haïphong. Cette proposition, qui semblait tout concilier, n'a pas été agréée, et le ser-

---

(1) Sous l'administration de la Marine, le commissariat avait en main l'attribution du mouvement des chaloupes, ce qui ne préjudicie en rien au pouvoir d'intervention du commandement par voie d'ordres spéciaux dans les cas utiles.

vice continua à fonctionner comme nous l'avons exposé. Mais, d'ailleurs, tout le monde était animé d'un si bon esprit et de tant de bon vouloir, qu'il n'en résulta aucun inconvénient grave.

Cependant, quand le transit intérieur fut régularisé, grâce à l'étendue des moyens mis en œuvre, quand les besoins diminuèrent avec l'effectif européen réduit et avec les progrès de la pacification, le service des transports fluviaux tendit de plus en plus et insensiblement à passer entre les mains de l'intendance. L'intervention de plus en plus active du commerce et, un peu plus tard, la participation de l'entreprise des Messageries fluviales accentuèrent cette tendance.

Les transports par voie de terre, jusqu'en 1886, n'avaient eu d'importance qu'à la suite des colonnes expéditionnaires. Seuls les grands ravitaillements de la région de Lang-Son avaient nécessité, au printemps de cette année, des mesures exceptionnelles et l'attribution de pouvoirs spéciaux au sous-chef d'état-major envoyé à cet effet en mission à Lang-Son.

Mais, dès que la route de terre fut ouverte dans cette direction, dès qu'entre divers points un service régulier de transports par terre put fonctionner, le commandement comprit la convenance d'attribuer nettement l'autorité au service de l'intendance par la double raison qu'il est le principal intéressé et qu'il a partout des agents pour le représenter.

Ainsi, c'est par un mouvement continu et progressif que les idées se modifièrent dans le haut commandement. En 1887, la question était mûre. Une commission spéciale, présidée par le colonel commandant l'artillerie, fut chargée de préparer un *Règlement sur le Service des transports au Tonkin.*

Voici, à titre de document intéressant pour l'avenir, un extrait du rapport de cette commission :

« La Commission a émis, à l'unanimité, l'avis que le service de l'intendance devait seul être chargé des transports de toute nature pour les raisons suivantes :

« 1° Les transports du matériel et des denrées de ce service sont de beaucoup les plus nombreux et les plus importants;

« 2° Dans la plupart des places ou postes, ce sont ses agents qui sont chargés des transports ainsi que du transit, là où ce dernier service existe ;

« 3° Dans la pratique, le service est en réalité dirigé par l'intendance : d'une part, parce que le commandement local a rarement le loisir de s'en occuper, d'autre part, parce que les ravitaillements qui constituent au moins les 4/5 des transports, amènent tout naturellement les sous-intendants à y jouer un rôle prépondérant afin d'assurer le service et de dégager leur responsabilité qui se trouverait, malgré tout, engagée, si les besoins des postes ne recevaient pas satisfaction en temps utile ;

« 4° Une note circulaire du 20 février 1886 a décidé que le sous-intendant militaire d'Haïphong, la place la plus importante au point de vue spécial qui nous occupe, centraliserait à l'avenir le service du transit dans cette place. Le haut commandement avait donc reconnu la nécessité d'unifier le service là où, par son importance et ses exigences de chaque jour, les inconvénients de la dualité apparaissent plus nettement ;

« 5° L'instruction du 25 octobre 1886 a décidé que c'était au service de l'intendance qu'incombait le soin de traiter avec le commerce pour les transports lorsque les moyens de l'État feront défaut ou lorsque, vu l'urgence constatée par le commandement, il ne serait pas possible d'attendre les bateanx de l'État pour mettre le personnel en mouvement.

« 6° Enfin la dépêche du 3 décembre 1886 confie au sous-intendant de Dap-Cau la direction des transports par voie de terre sur la ligne Phu-Lang-Thuong — Than-Moï — Lang-Son, sous la haute autorité de M. le général commandant la 2e brigade. Une autre en date du 8 décembre 1886 charge exclusivement le sous-iutendant d'Hanoï du mouvement fluvial entre cette dernière place et Than-Quan. Ces deux décisions ont été prises

à la suite de mécomptes sérieux dans le rendement de ces deux lignes importantes de ravitaillement *où trop d'autorités intervenaient dans la direction des transports.*

« Ces diverses considérations ont amené la commission à considérer comme nécessaire non seulement que tout le matériel en jonques et sampans soit confié à un seul et même service, mais encore que la même mesure soit appliquée au reste du matériel fluvial (moins les chaloupes affectées aux courriers et les jonques d'évacuation du service de santé); en même temps que la direction exclusive des transports lui soit confiée partout sous l'autorité du haut commandement.

« Il va de soi qu'il ne s'agit pas des bacs qui doivent rester au service de l'artillerie, de même que les jonques de guerre doivent être prises en charge par les régiments de tirailleurs tonkinois et rester entièrement à la disposition des commandants de région.

« Comme conséquence également, le service du transit qu'on ne peut séparer du service des transports devra être confié à la direction exclusive du service de l'intendance ainsi que cela a été fait pour Haïphong.

« Ainsi modifié, il n'est pas douteux que le service des transports doté de tous les moyens d'action qui ne peuvent être séparés sans causer une déperdition de forces, ne réalise les desiderata exprimés par M. le général de division et n'ait le grand avantage de *régulariser et réglementer ce qui se fait réellement dans la pratique.* »

Ces principes si raisonnables, quoique toujours discutés, ont été mis en action au Tonkin par le Règlement du 10 novembre 1887 qu'ont approuvé le Général commandant la division et le Résident général (1).

Par ce règlement, l'intendance a été chargée de la

---

(1) Ce règlement important préparé sous les inspirations de notre successeur, M. l'intendant militaire Boulanger, est un véritable monument qu'il n'est pas possible d'analyser en détail dans cette œuvre d'ensemble. Nous souhaitons que plus tard un de nos camarades veuille bien en publier dans cette *Revue* les extraits utiles.

direction exclusive du service des transports, à l'exception de ceux exécutés par la marine militaire; mais, toutefois, cette direction « s'exerce sur le territoire de « chaque brigade sous l'autorité et le contrôle de l'offi- « cier général ou supérieur qui la commande.

« La direction appartient, dans chaque place ou « poste, au sous-intendant militaire ou à son repré- « sentant. »

Le Règlement du 10 novembre 1887 n'a donc pas eu pour objet de permettre au service de l'intendance d'échapper à l'autorité évidemment nécessaire du commandement supérieur. Mais il a eu pour résultat, d'abord de dégager le Général en chef de certains détails qui lui incombaient auparavant et dont le soin était attribué à son état-major; ensuite, et surtout, il a eu pour but d'enlever, en principe, toute autorité d'exécution aux organes secondaires du commandement (commandants de régions, de cercles, commandants d'armes), tout en respectant, bien entendu, les attributions de ces officiers en ce qui touche à la police des convois, aux escortes, ainsi que pour tous les cas d'urgence. Cette unification définitive a fait cesser l'*émiettement de l'autorité*, a permis un meilleur emploi des moyens disponibles et un contrôle plus sévère des dépenses.

CHAPITRE VI.

Subsistances militaires.

---

§ 1er. — CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

Avec la mer derrière soi et les ressources si grandes du commerce maritime, il est toujours assez facile d'approvisionner un corps expéditionnaire comme celui du Tonkin. Il suffit de connaître son terrain, c'est-à-dire les pays de production : il faut envoyer des agents dans ces pays, ou mettre à profit ceux que notre gouvernement y entretient, ou bien il faut utiliser les relations commerciales existantes avec les pays de production, et quand elles n'existent pas les inciter à se développer.

Un champ considérable était ouvert à notre exploitation. La Californie qui depuis longtemps envoie ses farines sur les ports de la Chine, l'Australie riche en céréales, en bétail, en chevaux et où la fabrication des conserves a pris une grande extension ; les Philippines, les îles de la Sonde et la Birmanie où l'on peut recruter des chevaux ; Java qui fournit les denrées coloniales et les produits de la canne à sucre ; les Indes grenier d'abondance ; le nord de la Chine d'où l'on tire de beaux mulets ; la Cochinchine qui fournit le plus beau riz ; et ces grands centres commerciaux de Singapoore, Hong-Kong et Shang-Haï où rivalisent d'efforts le commerce anglais et le commerce chinois, véritables entrepôts des produits de l'industrie du monde entier.

M. le Ministre des affaires étrangères avait bien voulu renouveler à tous les consuls généraux et consuls de l'Orient et de l'Extrême-Orient, l'invitation de se mettre à l'entière disposition du Général en chef et du service de l'intendance, soit pour renseigner, soit pour concourir aux opérations d'administration. Nous avons notamment entretenu des relations suivies avec les consuls de San-Francisco, Sydney, Melbourne, Hong-Kong, Manille et Singapoore : les renseignements périodiques très précis qui nous ont été fournis ont grandement facilité notre tâche.

En partant de France, nous avions demandé à faire partir un sous-intendant militaire en mission pour l'Australie, à l'effet d'y étudier sur place les ressources utilisables et de préparer les achats qui eussent paru devoir être prescrits. M. le général de Courcy crut devoir ajourner sa décision jusqu'à son arrivée au Tonkin, désirant tout d'abord se rendre compte des conditions dans lesquelles fonctionnait lé service avant son arrivée. Ce refus n'eut pas de conséquence, grâce au zèle éclairé du consul de Sydney, dont les rapports nets et précis permirent de prendre les décisions utiles. Nous verrons toutefois plus loin comment il a fallu tourner certaines difficultés pratiques — et il n'est pas douteux qu'en pareille occurrence, lorsque l'administration veut faire, directement et sans l'intermédiaire du commerce, des achats dans les pays de production il faille y envoyer des agents administratifs.

Avant 1885, on comptait en Indo-Chine deux ou trois maisons de commerce françaises sérieuses, susceptibles de faire des fournitures variées et dont le crédit était suffisamment établi dans les diverses places de l'Orient pour qu'elles pussent traiter sans références. L'une d'elles, la maison R..., très connue, était établie dans l'Extrême-Orient depuis la première campagne de Chine et y avait prospéré. Ces négociants rendirent de réels

services à l'administration de la marine en 1883 et 1884 : mais ils faisaient payer assez cher leurs services quand ils se savaient indispensables.

Jusqu'à la fin de 1884, il y eut peu de concurrence. D'ailleurs jusqu'alors la Cochinchine était pour ainsi dire la base d'opérations du corps expéditionnaire du Tonkin, et le commissariat de Saïgon expédiait la majeure partie des approvisionnements. L'administration de la Marine commença pour l'année 1885 à faire, au Tonkin même, des adjudications régulières qui réussirent assez bien, parce que le commerce indigène et surtout chinois pouvait déjà entrer en ligne.

Pendant ce temps, un certain nombre de négociants français débarquaient à Haïphong ou à Hanoï venant tenter la fortune, mais généralement avec aussi peu de crédit que de capitaux. Il fallait pourtant les aider, à la fois pour récompenser les efforts de nouveaux venus dans cette colonie naissante et aussi pour nous ménager une plus grande concurrence.

Pour les amener à prendre part aux adjudications, il fallait prévoir de loin les besoins, annoncer longtemps à l'avance les adjudications, échelonner les livraisons avec de bons délais et payer aussi rapidement que possible. Nos formes d'administration se prêtaient à tout cela et le commerce se montra satisfait. Par ces moyens, on a créé une concurrence aux grandes maisons, tout en empêchant les petites de se syndiquer. Puis à leur tour vinrent les Chinois qui, dès 1886, commencèrent ce courant d'immigration qui est dans le sang de leur race : et il faut dire qu'ils n'ont pas été nos plus mauvais livranciers.

Là-bas, il n'y avait pas à songer alors à procéder comme en France à l'exclusion des soumissionnaires ne remplissant pas certaines conditions. Tout le monde était généralement admis aux concours, et l'on voyait à côté des représentants de grandes maisons françaises,

d'anciens compagnons de Dupuis, des Chinois et des Annamites : aussi la sévérité dans les réceptions était-elle nécessaire. Il y eut du reste très peu de difficultés.

Pour le deuxième semestre 1885, on dut continuer ou proroger les marchés de la Marine. Mais les marchés de 1886 furent préparés de septembre à novembre sur des bases un peu différentes. — Nous mettions en adjudication des quantités fermes, correspondant aux besoins supputés de six mois ou d'un an, avec des livraisons échelonnées tous les mois, ou tous les deux ou trois mois suivant le cas, chaque livraison correspondant à une quantité précise. Lorsque la fourniture devait venir d'Europe, la première livraison était largement retardée. L'administration se réservait pourtant d'augmenter ou de diminuer ses commandes de 33 p. 100, mais en prévenant quarante-cinq jours à l'avance. Avec toutes ces précautions le commerce avait le temps de se mettre en mesure. Une autre disposition de tous ces marchés a consisté à obliger le titulaire à entretenir chez lui un stock déterminé qui lui permît de faire face à ses engagements malgré les retards de la navigation. C'était en outre un supplément de ressources disponible en cas de besoin (1). Si nous ajoutons qu'un cautionnement, modéré il est vrai, était toujours fourni et que les pénalités d'usage étaient prévues, nous aurons donné la physionomie de ces marchés dont les exigences ou les formalités n'ont effrayé, ni nos jeunes colons, ni les indigènes annamites, ni les commerçants chinois.

La détermination des qualités et provenances était certainement la clause la plus importante de ces cahiers des charges, et bien loin de suivre toujours les courants commerciaux établis, nous sommes parvenus en beau-

(1) Ce stock de réserve correspondait habituellement à la consommation présumée d'un mois, ou de 45 jours selon le cas.

coup de circonstances à en former de nouveaux qui ont profité à notre service et au commerce lui-même.

Une autre amélioration a consisté à traiter pour certaines denrées *sur échantillons*. Ce mode n'est pas en usage dans notre administration en France, quoiqu'il soit infiniment pratique. En tous cas, au Tonkin, il a eu pour résultat indubitable de relever grandement la qualité des fournitures (notamment du tafia, du thé, des légumes) et d'en assurer l'uniformité. Une commission supérieure des subsistances était instituée à Hanoï, sous la présidence d'un général de brigade, pour examiner toutes les contestations soumises à la juridiction administrative ou les réclamations des corps : elle fut chargée du choix des échantillons-types.

§ 2. — MAGASINS DU SERVICE.

Dans un grand service de subsistances, l'organisation des magasins a toujours une grande influence sur la bonne marche du service, sur la conservation des denrées, sur les déchets et la dépense.

A Haïphong où s'accumulaient tous les arrivages, où se faisaient, en majeure partie, les livraisons du commerce, la question des locaux prenait une importance capitale.

Antérieurement à notre occupation, une Société financière chinoise avait pour ainsi dire monopolisé l'exportation de riz du Tonkin, notamment en vue de l'alimentation des provinces de l'Annam qui ne se suffisent pas. Cette Compagnie dont le siège social était à Schang-Haï avait construit à Haïphong des magasins d'entrepôt assez vastes, relativement bien établis et au bord du fleuve.

Par droit de conquête, l'autorité française en prit possession dès 1883, et cela était légitime puisque nous étions en état de guerre de fait avec l'Empire chinois.

On les appelait *magasins chinois*. Ce fut là le premier établissement administratif, très suffisant pour le début et pour les besoins de 1883 et 1884. Mais cependant, ils ne comportaient guère que 2,500 mètres carrés de surface couverte, et deux jetées formées des vases retirées du Cua-cam ayant 50 mètres de long sur 6 mètres de large, s'avançant dans le fleuve et se terminant chacune par un appontement en bois établi sur pilotis et sans appareils élévatoires.

Lorsque survinrent les grands mouvements de matériel en 1885, ces moyens furent d'autant plus insuffisants qu'il fallut partager les ressources entre l'administration de la marine et celle de la guerre : celle-ci ne disposa plus que de 1400 mètres carrés de surface couverte et d'un seul appontement.

On améliora la situation en construisant à quelque distance dix grandes paillottes d'une superficie totale de 2,000 mètres carrés, et plus tard des tentes-baraques vinrent augmenter les abris. Ces magasins complémentaires donnaient sur le canal du Song-Tong-Bac, et de petits appontements nouveaux augmentèrent les points de chargement ou de déchargement. On construisit des bigues à main pour l'élévation des demi-muids, des bordelaises, des grosses charpentes de fer, etc. Malgré ces dispositions, les mouvements étaient laborieux et pénibles, d'autant que la profondeur des eaux n'était pas assez grande à marée basse pour permettre aux allèges ni aux chaloupes d'aborder l'appontement.

Pour un si grand transit, l'insuffisance des locaux était manifeste. D'ailleurs, depuis la conclusion de la paix, la Compagnie propriétaire des magasins chinois, demandait à rentrer en possession de ses immeubles ou bien à nous les céder, ou à nous les louer à des conditions léonines.

Au cours de la guerre avec la Chine, ladite Compagnie avait vendu son droit de propriété à une Société

américaine qui par voie diplomatique fit valoir ses créances. L'administration ne se pressa pas de négocier, sachant bien que cette Compagnie américaine n'était qu'un prête-nom. En effet, après la conclusion de la paix, l'affaire fut reprise directement avec la Compagnie chinoise dans laquelle Li-Hung-Chang avait des intérêts.

•De toutes façons d'ailleurs, l'occupation des magasins chinois ne pouvait être que temporaire. Ils étaient vieux, insuffisants et mal placés : on ne pouvait songer à les acheter.

De juillet à octobre 1885, le vent était au grand port maritime de Hone-Gay dans la baie d'Ha-Long. Là devaient être dans quelques années tous nos grands établissements : Haïphong était menacé de disparaître, au moins militairement. Pouvait-on, dès lors, songer à des installations neuves, trop coûteuses pour n'être que temporaires. Puis, la conception de Hone-Gay fit place à celle de Quan-Yen, et nous fîmes des études de création d'établissements dans ces grands ports de l'avenir.

Pourtant, le Général en chef comprenant bien que, dans les conditions les plus favorables, il faudrait attendre un grand nombre d'années la création de ces établissements, avait prescrit l'étude d'une installation demi-permanente à Haïphong même. Ce travail complètement étudié allait recevoir un commencement d'exécution lorsque les événements politiques de la France, l'incertitude de la durée d'occupation, les prévisions de réductions d'effectifs, et enfin les difficultés budgétaires influencèrent les déterminations premières et firent ajourner tous projets.

Et c'est ainsi que, au point où le service avait le plus d'importance, on a continué à fonctionner avec des installations provisoires, au moyen de ces magasins chinois dont le litige était toujours pendant, et au moyen

de mauvaises paillottes dont les typhons de 1887 ont eu facilement raison.

De ceci, il y a un enseignement à tirer. C'est que pour une base d'opérations, il ne faut pas hésiter à faire de suite les sacrifices nécessaires. On les retrouve dans l'économie d'exploitation. Si, en 1885, le haut commandement n'avait pas été influencé par des considérations extérieures de l'ordre politique, Haïphong eût été doté en quelques mois d'établissements *demi-permanents* qui eussent assuré un bon fonctionnement pendant vingt ans au moins, et qui eussent épargné le traité onéreux auquel nous sommes contraints de faire allusion.

•

M. Paul Bert était l'homme des grandes conceptions : avec lui, il fallait faire grand.

Doué d'un patriotisme sincère et ardent, ayant une foi réelle dans l'utilité et l'avenir du Tonkin, ayant aussi le sentiment de l'autorité morale dont il jouissait dans le Parlement, le premier Résident général civil avait hâte de doter le Protectorat de toutes les institutions qui pouvaient contribuer au développement de cette nouvelle possession et en assurer la prospérité.

L'intention était excellente et le but fort louable : mais on alla trop vite en besogne. Parmi les mesures qu'on se pressa de décider, figure au premier plan la création de magasins généraux à Haïphong.

Les magasins généraux en France sont régis par la loi du 28 mai 1858 qui les a institués, et par le décret du 12 mars 1859. Cette institution, là où elle fonctionne, rend des services considérables au commerce, non seulement par la possibilité d'y entreposer les marchandises que le négociant ne pourrait loger dans ses magasins, mais surtout par la faculté de les *warranter*, c'est-à-dire de les vendre, de les céder ou même de contracter emprunt sur gage sans déplacement de la marchandise.

A Paris, au Havre, à Bordeaux, à Marseille, l'institu-

tion prospère : des Sociétés se sont fondées et exploitent des entrepôts et magasins généraux. Dans ces grandes places le commerce ne sait plus s'en passer. A leur imitation, des établissements analogues se sont fondés dans des centres de moindre importance où ils ont déjà beaucoup de peine à vivre.

Le mouvement commercial au Tonkin justifiait-il la création immédiate de magasins généraux : il est permis d'en douter.

Cependant le contrat proposé était tentant pour un administrateur, parce qu'il n'imposait aucune charge directe ou apparente aux finances du Protectorat.

Dans ce contrat deux questions fort différentes furent mélangées : la création d'appontements en eau profonde et la construction de magasins généraux.

Les appontements en eau profonde, c'est-à-dire, permettant aux grands navires d'accoster pour charger ou décharger étaient indispensables. Il était légitime de demander des sacrifices au commerce sous la forme de droits d'accostage, d'opérations de manipulations, etc. Sous ce rapport, le traité devait rendre et rend en effet des services importants : le monopole qui a été concédé pour vingt années était parfaitement justifié. Les tarifs d'ailleurs ne sont pas excessifs, du moins ils sont en rapport avec le service rendu (1).

Mais le traité des magasins généraux était lié aux appontements et les droits de magasinage étaient fort élevés (2). Bien que l'entrepôt aux magasins géné-

---

(1) Pour charger, extraire de cale et mettre à quai, 3 francs par tonne de 1,000 kilogrammes ou par mètre cube : pour sortir de quai, mettre en cale et charger, 3 fr. 50, le tout à la charge de la marchandise.

(2) 8 francs environ par tonne métrique ou par mètre cube pour le plus grand nombre des marchandises, 5 fr. 20 pour les marchandises de peu de valeur (riz, paddy).

raux n'ait pas été rendu obligatoire, les chambres de commerce de Hanoï et de Haïphong, ont réclamé à diverses reprises avec une certaine énergie et contre le droit exclusif concédé au traitant d'établir des magasins généraux et contre les tarifs de magasinage.

A notre sens, ces réclamations n'étaient pas complètement justifiées : d'une part, parce que les droits imposés pour l'accostage et la mise à quai étaient absolument nécessaires et pouvaient être supportés par la marchandise ; d'autre part, parce que le commerce avait la faculté d'échapper au magasinage en emmagasinant chez lui comme il le faisait jusqu'alors.

Mais cette question prit une tournure beaucoup plus aiguë lorsqu'au traité des magasins *généraux* vint se souder celui des magasins *centraux* de l'administration militaire.

Le traitant n'était pas sans inquiétudes sur les conséquences de son premier contrat. Il lui fallait emprunter et bâtir; et d'autre part, entouré d'hostilités, il redoutait la grève du commerce local.

Dans ces conditions, le service administratif conçut l'idée d'abandonner les magasins chinois, et d'utiliser pendant une période de transition de cinq années une partie des magasins généraux, que le traitant avait l'obligation de bâtir et où il était menacé de ne pas faire ses frais. On pouvait espérer traiter sur la base d'un service réciproque, avantageux aux deux parties, et qui eût diminué d'une façon sérieuse les dépenses importantes de l'exploitation militaire dans les magasins chinois, et les éventualités de revendications d'occupation ou de loyer dont nous étions saisis.

Un projet de convention avait été préparé par nos soins quelques semaines avant notre départ, approuvé par le Général commandant en chef et par le Résident général. Ce projet fut profondément modifié peu après la mort de M. Paul Bert, par les ordres du Résident

général intérimaire et dans des conditions de fonctionnement, de durée et de prix qui en ont fait un traité certainement onéreux pour les finances du Protectorat (1).

A l'heure actuelle ce traité fonctionne et c'est pourquoi nous avons dû en parler.

L'entrepreneur des magasins généraux a mis à la disposition du service militaire, environ 6,000 mètres carrés de surface couverte pour emmagasinage, salles de réception ou de dépôt et logement d'un agent militaire. L'entrepreneur est constitué dépositaire des approvisionnements : il est chargé de tout ce qui concerne l'entrée ou la sortie des magasins, le déchargement ou le chargement des navires, chaloupes, jonques ou allèges. Les droits d'accostage, chargement, déchargement et mise à quai sont payés d'après des tarifs analogues à ceux imposés au commerce pour les mêmes opérations. Le magasinage est fixé à forfait, c'est ce dernier prix trop élevé qui a donné lieu à critiques. Les manutentions intérieures se font d'après des tarifs spéciaux par les soins du personnel de l'entrepreneur, mais d'après l'initiative et sous la responsabilité de l'agent militaire

---

(1) Au cours de l'année 1888, le Gouverneur général de l'Indo-Chine a sollicité le Gouvernement d'autoriser la résiliation des deux traités en payant une indemnité assez élevée et calculée sur des bases prévues aux deux traités. En effet, le ministre de la marine a déposé sur le bureau de la Chambre des députés un projet de loi qui n'a pas été approuvé par la commission du budget et qui a été retiré en 1889.

La *presse* périodique s'est naturellement emparée de la question et l'a discutée avec une certaine confusion dans les responsabilités, grâce à l'enchevêtrement des deux traités qui, tout en étant liés l'un à l'autre, ont été négociés et acceptés par des autorités différentes et n'avaient pas le même objet.

En ce qui concerne le traité des magasins *centraux*, nous croyons pouvoir déclarer que notre honorable successeur a cru devoir, malgré ses inclinations personnelles, céder aux considérations d'un ordre supérieur qui lui ont été dictées par celui qui, à ce moment, avait en main la direction et la responsabilité des affaires du Protectorat.

établi au magasin. Ce dernier est l'intermédiaire entre l'administration et l'entrepreneur pour la transmission des ordres, la surveillance des réceptions ou expéditions, la direction et la surveillance des manœuvres de conservation, la surveillance de la comptabilité des matières ou de celle du transit.

Le traité est passé pour vingt années, comme celui des magasins généraux et aux mêmes conditions de rachat. A l'expiration de ces deux traités, tous les travaux exécutés feront retour au Protectorat.

Le logement des approvisionnements à Haïphong, qui a été si longtemps assuré dans des conditions précaires, est donc aujourd'hui obtenu dans des conditions qui, si elles restent onéreuses, sont toutefois satisfaisantes au point de vue de l'exécution du service.

A Hanoï, lors de notre arrivée, la situation était bien plus mauvaise encore qu'à Haïphong. Ce grand service d'exploitation et de transit, entassé dans quelques paillottes de la concession, était fort gêné et fort gênant. Heureusement on put faire à Hanoï plus qu'à Haïphong. Une grande et belle gare fluviale put fonctionner dès les premier mois de 1886, pour le service de transit et le dépôt d'une partie des approvisionnements. Un service des subsistances fut crée de toutes pièces, dans des conditions très satisfaisantes, en aval de la concession. Les magasins de la citadelle furent améliorés. Un chemin de fer Decauville, de 3 kilomètres, avec un service de traction régulièrement dirigé, mit en communication les corps et services de la citadelle avec la gare fluviale.

Dans les places de l'intérieur, le service des subsistances fut installé dès l'origine dans les anciens magasins à riz des chefs-lieux de province où les gouverneurs emmagasinaient l'impôt en nature, ou bien dans des pagodes évacuées sur notre demande et mises à notre

disposition par les autorités indigènes. A Hué, à Bac-Ninh, à Son-Tay, les magasins à riz notamment furent une très grande ressource. Progressivement, on put compléter ou améliorer ces installations par des constructions demi-permanentes ou même par des paillottes. Dans certaines localités, il fallut rendre les pagodes au culte religieux. En somme, il n'y eut d'autres difficultés que celles résultant d'un budget devenu très serré à partir de 1886.

Dans les postes, l'occupation ne devait être la plupart du temps que temporaire : on ne pouvait songer à y faire des établissements coûteux. Dans quelques cas, on put s'installer dans d'anciennes pagodes; le plus souvent, nous dûmes construire des paillottes sous lesquelles, il faut le dire, les denrées n'étaient préservées ni des déprédations nocturnes, ni de la chaleur du jour, ni de l'humidité de l'atmosphère, ni des éventualités des typhons ou même des simples coups de vent qui emportent ces toitures en chaume, sans parler des inondations résultant des grandes crues qui, plus d'une fois, ont mis nos approvisionnements en péril. Aussi les déchets de conservation et de manutention étaient-ils très élevés dans les postes où, d'ailleurs, le personnel chargé de la gestion n'avait pas une compétence spéciale et se renouvelait trop souvent par mutations de détachements ou autres causes.

Une particularité digne d'être notée, c'est la facilité avec laquelle on a pu le plus souvent, grâce à la brique du pays, faire faire dans les postes, par l'industrie des troupes, des fours provisoires très passables. Il est vrai que l'infanterie de marine est habituée à ces expédients et que les corps étrangers ou disciplinaires dont nous avions six bataillons, renferment des éléments de toutes professions fort utiles en pareil cas. On avait ainsi le temps de faire intervenir le génie, qui construisait ensuite des fours mieux établis et plus durables. D'autres

fois, et surtout à la suite des colonnes, c'est notre petit matériel de fours démontables qui a fait les frais des installations de début.

§ 3. — MOBILIERS DU SERVICE DES SUBSISTANCES.

Au commencement de 1885, le ministère de la Guerre, sur la demande du commissaire de la Marine, chef des services, expédia au Tonkin une assez grande quantité des objets mobiliers les plus indispensables à une exploitation régulière du service des subsistances dans les grandes places, car beaucoup de ces objets ne pouvaient à cette époque être achetés en Orient ou ne pouvaient y être confectionnés. Dès que nous eûmes repris le service, nous avons de même demandé et reçu les mobiliers plus spécialement créés en vue du service de campagne et qui faisaient totalement défaut. Des tentes-baraques, des fours portatifs, des fours démontables, des armements de four, des outillages d'officiers d'approvisionnement, des séries de boucherie arrivèrent à la fin d'août et rendirent par la suite de très grands services.

En ce qui concerne les tentes-baraques, une opinion s'était répandue en France sur l'impossibilité de leur emploi, à cause des coups de vent, des pluies torrentielles et des typhons. Il y avait beaucoup d'exagération : de fait, elles ont rendu des services signalés, soit dans les installations provisoires, soit comme complément de magasins dans les places. Seulement, dans ce climat si humide, les toiles sont hors de service en un an : ce mode de logement est infiniment plus cher que la paillotte et n'est pas meilleur.

Le plus difficile était de pourvoir des outillages d'exploitation cette énorme quantité de postes qui se créaient progressivement en nombre toujours croissant. Au début, on dut faire un service de distribution et d'exploi-

tation *à la grosse*. Mais il y avait tant de déchets de ce chef ou susceptibles d'être ainsi justifiés, qu'il y avait urgence à y parer.

Dans certains postes, on fabriquait le pain; dans d'autres, on fabriquait le pain et on abattait le bétail; dans beaucoup d'autres, on ne faisait que distribuer.

On dut alors créer deux séries de collections d'objets mobiliers pour postes : l'une de matériel de fabrication (1), l'autre de matériel d'abat et de distribution (2). Il fallut beaucoup s'ingénier pour constituer sur place, par achat dans le commerce ou par fabrication dans nos ateliers, de si nombreuses collections. On y arriva cependant: les balances à pâte, seules, avec leurs poids spéciaux, durent être demandées en France, et, pour ce motif, se firent attendre (3).

Tout le matériel en bois se confectionnait dans nos ateliers d'Hanoï, d'Haïphong et de Hué, organisés

---

(1) *Nomenclature du matériel de fabrication :* 1 pétrin (petit modèle), 1 chaudière, 1 balance à pâte et poids, 4 seaux en bois, 2 pelles à enfourner, 2 pelles à défourner, 100 pannetons, 1 couteau de boulangerie, 2 coupe-pâtes.

(2) *Nomenclature du matériel d'abat et de distribution :* 2 lanternes, 1 ciseau à froid, 1 tenaille, 1 marteau, 1 tournevis, 4 couteaux à conserves, 2 aiguilles d'emballage, 3 coins de fendeur de bois, 2 masses en bois, 1 peson de 1 à 30 kilogrammes, 6 crochets de suspension, 1 masse emmanchée, 1 scie de boucher, 1 hache, 1 main à ensacher, 1 double litre, 1 litre, 1 demi-litre, 1 quart de litre, 1 boutique de boucher, 2 couteaux à saigner, 3 couteaux à dépouiller, 1 couperet, 1 feuilleret, 1 fusil.

(3) Ces mobiliers furent complétés un peu plus tard par des tamis de soie ou en toile métallique fine destinée au tamisage des farines attaquées par les vers dans la saison d'été ou charançonnées. On créa aussi des boîtes en fer-blanc de la contenance de 800 grammes de thé pour la conservation du thé dans les postes. Chaque boîte (200 rations) était recouverte de papier collé.

On peut dire que la conservation des approvisionnements dans les petits postes a été l'une des principales préoccupations du service.

surtout avec la main-d'œuvre annamite. Les tonnelets de 50 litres ou de 25 litres, plus tard les tonnelets à saumure pour transports de viande y furent confectionnés sans exception; les transports de vin et de tafia dans les places ou postes ravitaillés à dos d'hommes ou à la suite des colonnes, n'exigeaient pas moins de 2,000 tonnelets par an. On les faisait fort habilement au moyen des douves des bordelaises qui avaient amené le vin ou le tafia.

La confection des *colis réduits* était une autre occupation de nos ateliers militaires. Partout, en effet, où le transport devait se faire en tout ou partie à dos d'homme, il fallait transformer les récipients venus de France ou livrés par le commerce, de telle sorte que le poids brut de chaque colis n'excédât pas 40 kilogrammes, soit 45 kilogrammes au maximum. Les planches étaient achetées dans le commerce ou tirées des caisses de biscuits ou de conserves; les sacs *en jonc* étaient tirés de Hong-Kong. On ne se figure pas le travail qu'a demandé la confection des colis réduits, non plus que les manutentions qu'ils ont nécessitées.

Une instruction avait réglé le mode de confection de ces colis, leur contenu, ainsi que les marques extérieures de reconnaissance.

§ 4. — SYSTÈME DE RAVITAILLEMENT DES POSTES.

A l'occasion des transports maritimes ou fluviaux, nous avons déjà indiqué d'une manière à peu près complète le système de ravitaillement des grandes places. Il y a lieu de dire quelques mots de plus au sujet du ravitaillement des postes.

Auparavant, rappelons que Haïphong (1) ravitaillait

(1) Par exception, toutes les places du Tonkin étaient approvisionnées de riz indigène par Hanoï et Dap-Cau, principaux centres de

toujours directement Hanoï, Haï-Dzuong, Dap-Cau, Phu-Lang-Thuong et Lam; que Hanoï avait ensuite la charge de ravitailler toutes les places secondaires du fleuve Rouge, de la rivière Claire et de la rivière Noire, depuis Hong-Yen jusqu'à Lao-Kaï; que les quatre autres places avaient aussi leur circonscription de ravitaillement moins étendue pourtant, sauf Phu-Lang-Thuong, qui avait à approvisionner Lang-Son, la vallée du Song-Ki-Kung et jusqu'à Cao-Bang.

Nam-Dinh était approvisionnée habituellement par Haïphong, quelquefois par Hanoï, au fil de l'eau du fleuve, et cette place à son tour approvisionnait les postes du Bas-Delta et du Day. De plus, elle faisait presque tout le transit pour le Than-Hoa et le Ngé-An.

Haïphong ravitaillait directement le littoral du Nord ainsi que la plupart des places de la côte d'Annam dans les conditions déjà connues.

Quant aux postes, ils étaient approvisionnés soit directement par la place principale, soit par des places secondaires. L'organisation de ce ravitaillement dépendait surtout du mode et de la facilité des communications et n'était pas toujours en corrélation exacte avec l'organisation des gestions de subsistances que nous avons fait connaître au chapitre IV.

L'importance de la fixation normale des approvisionnements des places principales ou secondaires dépendait des conditions de communication. A Son-Tay, Hong-Hoa, Nam-Dinh, Dap-Cau, Phu-Lang-Thuong, Haï-Dzuong, il suffisait d'avoir deux mois de vivres

---

livraison, et par les citadelles de Son-Tay, Bac-Ninh et Nam-Dinh où nous consommions jusqu'à épuisement le *riz de prise*. Haïphong ne répartissait que le riz blanc venant de Cochinchine.

Tout le sel venait sans exception de Nam Dinh. Cette place approvisionnait Hanoï et Haïphong et par là toutes les autres.

En Annam, le riz, le sucre et le sel étaient obtenus sur place.

pour les besoins présumés de la circonscription de ravitaillement de chaque place, et il était inutile d'en entretenir davantage.

Mais à Than-Hoa, Vinh, Dong-Heuï, Hué, Than-Quan, Lang-Son, il fallait jeter, à un moment donné, pour six, huit et jusqu'à neuf mois de vivres à la fois, pour les besoins de toute une période.

D'autres places, comme Tuyen-Quan, pouvaient se contenter de deux mois aux hautes eaux; aux basses eaux, il était prudent d'en mettre quatre.

Quant aux postes, l'approvisionnement était moins irrégulier; il variait entre trente et soixante jours. On faisait ordinairement les ravitaillements par quinzaine.

L'approvisionnement des postes en pain et en viande fraîche a commencé à présenter de très grosses difficultés à partir du commencement de 1886, soit à raison de la multiplication de ces postes, soit surtout parce que les rapatriements des troupes d'Europe et l'extension des troupes indigènes ont nécessité l'occupation de la plupart d'entre eux par des unités exclusivement composées de tirailleurs tonkinois ou troupes analogues.

L'alimentation du Tonkinois est fort simple, quand on le nourrit; sa ration ne comporte que du riz, en grande quantité, il est vrai (800 grammes), et du sel (24 grammes); exceptionnellement, il reçoit du biscuit et du lard. Mais toute troupe indigène comporte *des cadres* européens qu'il faut pourvoir. Or, on ne peut installer une fabrication de pain pour dix ou douze rationnaires, encore moins abattre du bétail pour un si petit effectif.

Pour le pain, on organisa de bonne heure des centres de fabrication avec un réseau de transports tous les deux ou trois jours, soit par eau, soit par terre.

On essaya de même pour la viande, mais elle n'arriva pas saine. Au début, on prit les mesures suivantes

(3 janvier 1886) : achat de petits bœufs à consommer trois jours de suite après abat ; puis un jour de conserves et deux jours de volailles (un poulet ou un canard par ration, ou tout autre produit local équivalent). L'autorisation d'acheter et de consommer des petits bœufs ou des veaux dans ces conditions aboutissait, dans certains postes, à un vrai gaspillage et diminuait par trop les ressources du pays déjà pauvre en bétail.

Le 25 mars 1886, on dut interdire l'abat dans les petits postes occupés par les tirailleurs tonkinois seuls, ainsi que dans ceux occupés par des troupes de l'armée de terre de moins de 40 Européens. La ration d'équivalence de sardines fut élevée à 120 grammes ; en outre, on multiplia les conserves de substitution (conserves de bœuf, conserves de mouton, conserves de bœuf mode) ; puis, on maintint l'autorisation antérieure de substitution par les volailles, si abondantes dans le pays. Enfin, on munissait les postes de juliennes et de conserves de soupe à l'oignon offertes à titre remboursable.

Un peu plus tard, l'introduction du mouton au Tonkin et la création de notre bergerie centrale de Hanoï permirent d'améliorer le sort des petits postes dans le delta. Enfin, en juin 1886, la généralisation de la conservation et du transport de la viande fraîche *en saumure* a complètement résolu le problème de l'alimentation des postes. On fixa alors des centres d'abat d'où rayonnaient tous les deux jours les coolies porteurs de tonnelets de viande en saumure ; à partir de ce moment, toutes les difficultés disparurent et le service cessa d'être aussi onéreux.

Nous reviendrons plus loin sur le détail de la mise en saumure et du transport.

§ 5. — COMPOSITION DES RATIONS.

La ration allouée aux troupes européennes a été ainsi composée, à partir du 12 août 1885 :

Pain frais......	750 grammes ou 550 grammes de biscuit.
Vin...........	43 centilitres.
Tafia..........	4 centilitres.
Café..........	24 grammes.
Sucre.........	25 grammes.
Viande fraîche..	300 grammes, ou 200 grammes de conserves, ou 225 grammes de lard salé, ou 80 grammes de sardines à l'huile.
Sel...........	24 grammes.
Riz ou légumes secs.........	60 grammes.

De plus, chaque homme avait droit à une ration journalière d'acidulage ainsi composée :

Thé................................	4 grammes.
Tafia..............................	2 cent. 5.
Sucre..............................	10 grammes.

En somme, pour l'homme de troupe, la ration de tafia devait être calculée sur le taux de 6 centil. 1/2, et celle de sucre sur le taux de 35 grammes (1).

L'officier ne touchait ni sel, ni légumes, ni ration

(1) Au temps de l'administration de la Marine, la ration de l'homme de troupe comportait en outre une indemnité de 0 fr. 05 en remplacement de *légumes verts* allouée en argent au titre du budget des subsistances. A partir du 1er juillet 1885, cette indemnité a été allouée au titre de la solde, se confondant d'ailleurs avec l'indemnité de 0 fr. 05 aux troupes en marche avec laquelle elle ne se cumulait pas.

d'acidulage. La ration de vin était pour lui de 46 centilitres, au lieu de 43.

Pour les tirailleurs algériens et les spahis, le tafia était remplacé par une demi-ration de sucre et café, leur religion interdisant l'usage des liqueurs fortes. Toutefois, à l'inverse de ce qui se passe en Algérie, nos braves Arabes firent un peu fléchir leurs principes religieux en faveur du vin, dont ils appréciaient beaucoup les qualités toniques, et ils ont consommé consciencieusement leur ration journalière pendant toute la campagne.

Les tirailleurs tonkinois, les auxiliaires indigènes de l'artillerie et du train des équipages, les coolies, les équipages annamites des jonques de l'administration recevaient *en marche* une ration de 800 grammes de riz et 25 grammes de sel. Cette même ration était allouée aux indigènes en station, lorsqu'ils occupaient des postes excentriques trop éloignés de leur centre de recrutement, ainsi qu'aux coolies recrutés en vue de services spéciaux (constructions de routes, ravitaillements de Lang-Son et de Cao-Bang, halage des rapides du fleuve Rouge, etc...). Dans certains cas, des ordres du commandement ont alloué aux tirailleurs tonkinois un tiers ou une demi-ration de biscuit et une demi-ration de lard ou de porc frais, à titre de supplément.

En dehors de certaines circonstances majeures et fort rares, le pain était distribué partout aux Européens à raison de six rations par semaine, le biscuit à raison d'une ration. La viande fraîche entrait également pour les six septièmes dans la consommation, les conserves de viande ou le lard salé pour un septième (1). Dans les colonnes, on allouait par intervalles, et sur ordres

---

(1) Les tirailleurs algériens et les spahis ne recevaient jamais de lard salé.

du commandement, un supplément de 80 grammes de sardines fraîches qui fut très apprécié.

La composition de la ration de légumes secs varia selon les ressources. Dans le principe, on distribuait trois jours de riz pour un jour de haricots. On ne tarda pas à varier la ration de légumes secs et à donner aux Européens, sur sept jours : trois jours de riz, deux de haricots, un de lentilles, un de pois. Dans les petits postes, où les ordinaires trouvaient moins de ressources que dans les grands centres, on envoya de la julienne qui fut distribuée en remplacement de légumes, et des conserves de soupe à l'oignon, celles-ci à charge de remboursement.

Comme on le voit, la ration du soldat était forte et variée; une bonne solde permettait aux ordinaires de la compléter par des achats de volailles, d'œufs ou de poissons. Le vin a été un réel bienfait comme élément tonique, mais sa fourniture et sa distribution sur tant de points constituaient une grosse difficulté de service. De juin 1885 à avril 1886, il s'en consommait plus de 120 hectolitres *par jour.*

Enfin, pendant les six mois d'été, les hommes de troupe recevaient une ration journalière de quinquina, sous forme d'alcoolé. L'alcoolé fabriqué à l'hôpital militaire d'Hanoï était livré au service des subsistances, soit en tonnelets de 50 ou 25 litres, soit même en bouteilles, suivant l'importance de la consommation dans les places ou postes, puis réparti et distribué comme les autres vivres. La ration était de 4 grammes; mêlée dans une petite quantité de vin, elle constituait une boisson très tonique, mais dont l'amertume ne plaisait pas toujours au soldat déraisonnable.

Les officiers avaient droit à un nombre de rations de vivres variable suivant les grades et les positions. On a conservé, sans le modifier, le tarif de la Marine du 22 juin 1847, qui était en vigueur à notre arrivée, et qui

est plus compliqué et moins logique que le tarif de la Guerre. On dut établir, d'ailleurs, des assimilations pour certaines armes qui n'ont pas d'analogue dans les troupes de la marine.

Le personnel européen et indigène des services civils recevait, à titre gratuit, une ration sur le pied de la ration de troupe.

Il avait fallu ouvrir la faculté de percevoir des vivres à titre remboursable et principalement pour le pain et le vin. Afin de limiter les excès et l'inconnu des consommations à prévoir de ce chef, et aussi pour ne pas faire tort au commerce de la colonie, une décision du 23 mai 1886 ordonna qu'il ne serait pas perçu de vivres remboursables « *dans les places ou postes où deux commerçants au moins seront établis* ». Dans les autres localités, le maximum de la perception remboursable était fixé. Ainsi, l'officier pouvait percevoir 30 litres de vin par mois, le sous-officier, 15, le soldat, 7 1/2. Les fonctionnaires civils y participaient.

Enfin, dans un grand nombre de postes où les indigènes ne recevaient pas de rations gratuites et ne pouvaient s'approvisionner sur le pays, il fallut, en 1886, faire arriver du riz et le distribuer à titre remboursable.

La multiplicité des denrées en service, la variété des parties prenantes et des taux de rations ont singulièrement compliqué le service des subsistances ; mais cela était inévitable.

A l'origine de l'expédition du Tonkin, les chevaux et mulets avaient été divisés, au point de vue des rations de fourrages, en cinq catégories :

Chevaux (européens, arabes, tartares, annamites.).
Mulets.

Chacune de ces catégories avait une ration différente, fixée par les ordres généraux.

A la réorganisation du corps d'occupation (juin 1885), les animaux furent divisés en trois catégories seulement :

Grands chevaux (1^m,34 et au-dessus).
Petits chevaux (1^m,33 et au-dessous).
Mulets.

La composition des rations fut alors la suivante :

	Orge ou avoine.	Paddy.	Paille de riz.
	kil.	kil.	kil.
Grands chevaux	4	2	3
Petits chevaux	»	5	3
Mulets	4	2	3

On distribua en outre, à titre supplémentaire et chaque fois que cela fut possible, du foin pressé ou de la fane d'arachides, généralement à raison de 2 kilogrammes par animal et par jour. Mais à défaut de fourrages secs, le vert, si abondant dans ces pays pendant près de huit mois, était mis à profit. L'administration n'avait pas à le fournir, car il suffit de se donner la peine de le faire couper.

Dans ce but, les escadrons de cavalerie avaient des coolies spéciaux et permanents appelés *coolies verts*, à raison d'une journée de coolie pour deux journées de chevaux présents et en *station seulement.* Ces coolies étaient payés au titre du service des fourrages; la caisse des corps en faisait l'avance et était remboursée périodiquement par le service de l'intendance. Ces coolies coupaient le vert dans la campagne et le rapportaient dans les quartiers. En outre, les corps les utilisaient pour certains soins à donner aux animaux et pour les corvées de quartier. Ces dispositions n'étaient pas appliquées aux batteries d'artillerie, aux pontonniers et au train des équipages, qui possédaient déjà dans leurs cadres des Annamites enrôlés à titre d'auxiliaires et régulièrement immatriculés. On retrouve

dans ces mesures la précaution déjà mentionnée d'éviter le plus possible aux Européens, sous ce climat difficile, toutes corvées fatigantes.

En route ou en colonne, la ration était :

	Orge ou avoine.	Paddy.
	kil.	kil.
Grands chevaux, mulets...........	5	2
Petits chevaux....................	»	5

et, en outre, la ration de 3 kilogrammes de paille de riz, là où la perception en était possible.

En route ou en colonne, la cavalerie n'avait plus droit aux *coolies verts* spéciaux, leur office étant rempli par les coolies porteurs de bagages.

Naturellement, il y eut au cours du temps quelques variations dans les taux de rations et surtout des substitutions fréquentes.

En 1886, le maïs commença à intervenir et la fourniture du fourrage sec put prendre une plus grande régularité, au grand avantage de la santé des animaux d'Europe, auxquels l'excès du régime du vert ne convient aucunement.

Enfin, les chevaux des officiers sans troupe et des officiers montés des troupes d'infanterie étaient nourris directement par leurs possesseurs au moyen d'une indemnité en argent fixée à l'origine à un taux assez élevé (2 fr. 60, grands chevaux ; 1 fr. 40, petits chevaux) et réduite en 1886 à 1 fr. 40, grands chevaux, et 1 franc, petits chevaux.

§ 6. — VIVRES-PAIN, VIVRES DE CAMPAGNE, CONSERVES, LIQUIDES.

Farine. — Lorsque l'administration de la Marine nous remit le service, les approvisionnements de farine

étaient constitués en farines françaises et farines américaines qui entraient dans la fabrication à raison d'un tiers de la première et deux tiers de la seconde.

La farine française ou réputée telle, est de la farine empilée à la presse dans des barils en bois. C'est la farine d'armement des navires, à laquelle l'administration de la Marine est accoutumée et dont elle fit tout naturellement emploi à terre. Bien que l'étuvage ne soit plus uniformément imposé dans les ports militaires de la métropole, le cahier des charges spécial à la fourniture au Tonkin imposait l'étuvage, sans doute en vue d'une plus sûre conservation. La nature du récipient et le transport de France en Extrême-Orient coûtaient fort cher. Le prix d'adjudication pour l'année 1885 était de 47 fr. 70 le quintal métrique (1). Quand le fût est solide, la conservation est assez bien assurée, mais souvent, les douves, trop légères, ne pouvaient supporter les transbordements, et une douve crevée faisait perdre tout le baril. Au bout d'un certain temps, cette farine éventée perdait de ses qualités; le travail, au pétrissage, était difficile et rendait peu; on l'eût difficilement employée seule.

La farine américaine (de San-Francisco) est employée dans tout l'Orient. La boulangerie civile de Shang-Haï, Hong-Kong, aujourd'hui celle du Tonkin n'en emploient pas d'autre. La malle du Pacifique l'amène à Hong-Kóng, où nos négociants la transbordent sur de plus petits navires pouvant entrer à Haïphong. Livrée en

---

(1) En 1884, la farine française était livrée à Saïgon pour le service de la Cochinchine au prix très élevé de 57 fr. 17 le quintal métrique. Au Tonkin ce prix a été en outre grevé des frais de transport de Saïgon à Haïphong. Cette farine devait provenir de froment fin de première qualité, d'origine française, n'avoir pas plus de cinq mois de mouture, épurée à 30 p. 100, contenant 8 p. 100 de bon gluten sec à 100°, être logée et bien tassée dans des barils de 90 à 100 kilogrammes net.

petits sacs de 22 kilogrammes, cette farine était très commode pour le service du Tonkin. Au début, la qualité en était si médiocre, que l'on songea à y renoncer, mais c'était affaire de marque et de cahier des charges. Presque sans augmentation de prix, on eut plus tard des qualités excellentes et d'un très bon rendement. On la payait entre 30 francs et 31 francs les 100 kilogrammes (1).

Nous jugions utile de nous ménager un double courant de provenances pour prévenir toutes éventualités, et, désirant cesser l'emploi des farines françaises si onéreuses, nous avons créé, dès 1885, le courant australien.

Dans une colonie naissante, il convient de favoriser le commerce local, et, dès lors, il faut autant que possible lui demander ce que l'on désire. Mais jusqu'alors aucun courant d'affaires ne s'était établi entre le Tonkin et l'Australie; les commerçants ne paraissaient pas disposés à traiter des livraisons de cette provenance; il fallait leur frayer la voie.

En quelques jours, par la simple voie télégraphique et par l'intermédiaire du consul de Sydney, qui nous a donné le concours le plus empressé, nous avons fait un achat direct de 6,000 quintaux de farine de première qualité et affrété un voilier suédois pour le transport à Haïphong. La fourniture a été faite par l'intermédiaire

---

(1) En 1884, la Marine a payé la farine américaine de 37 à 38 francs le quintal métrique rendu à Haïphong; ce prix très élevé est descendu à 29 fr. 20 à l'adjudication pour 1885.

La farine américaine, elle aussi, devait être épurée à 30 p. 100, mais on n'exigeait alors que 6,50 p. 100 de gluten sec, quantité insuffisante pour une bonne farine. A l'adjudication pour 1886 la quantité de gluten a été portée à 8 p. 100; plus tard même on a exigé un type de première qualité correspondant aux meilleures marques du commerce de San-Francisco. Les prix de 1886 ont été exactement de 30 fr. 10, 30 fr. 25 et 30 fr. 65.

de l'une des meilleures maisons de commission de Sydney, et la mouture, ainsi que le chargement, ont été confiés à une minoterie d'Adélaïde, qui est le principal marché australien pour les grains et farines. Il y eut des incidents divers : le pauvre voilier, notamment, eut un peu de peine à remonter la mousson et à échapper à un typhon. Il arriva cependant, quoique en retard, et déposa dans nos magasins la plus belle farine qu'on puisse imaginer. Le succès était complet : le prix de revient, compris commission, fret et assurance, était de 33 francs le quintal métrique.

Alors, le commerce d'Haïphong commença à son tour à se mettre en relations avec les maisons d'Australie; deux négociants firent des offres, et, dès le commencement de 1886 (en attendant qu'une adjudication fût possible), on traita de gré à gré, au prix moyen de 35 fr. 60.

A la vérité, les farines de ce dernier marché furent moins belles que celles achetées directement : elles étaient pourtant satisfaisantes et leur mélange par moitié avec les farines américaines donnait de très bons résultats.

L'Australie envoie ses farines en sacs de 100 kilos, dans une bonne toile très résistante. Le poids élevé de chaque sac était un inconvénient à cette époque, à cause des transbordements nombreux et du portage à dos d'homme.

A la fin de 1886, la récolte ayant été défavorable en Australie, les prix s'élevèrent considérablement, tandis qu'ils tendaient à fléchir à San-Francisco. On se décida alors, pour la campagne de 1887, à tout demander à l'Amérique.

L'unité de provenance n'avait plus alors d'inconvénients. On rehaussa les qualités exigées, on exclut certaines marques et l'on obtint une excellente fourniture au prix de 30 fr. 65 c. Pour la campagne de 1888, on

revint à la fourniture des deux provenances australienne et américaine.

L'achat direct à Sydney des 6,000 quintaux de farines d'Australie ayant eu lieu dans la forme commerciale et par la voie télégraphique *sans agent administratif sur les lieux*, il convient d'insister sur cette opération d'une nature un peu exceptionnelle et qui peut se représenter dans des cas analogues.

Aucun négociant d'Australie n'eût consenti à fournir la denrée livrable à Haïphong avec les risques de réception et les difficultés de représentation dans ce pays neuf au commerce : enfin, ils n'eussent consenti à des retards dans le payement qu'à des conditions trop onéreuses. Le consul voulut bien accepter de faire expertiser la fourniture sur les lieux mêmes et d'en prendre livraison au nom de l'administration militaire. Il passa le contrat d'affrétement et d'assurance maritime, fit faire le chargement par le livrancier qui y était tenu et expédia. Enfin, il effectua de suite le payement au moyen de traites tirées sur le Ministre de la marine, selon les formes usitées par ce département ministériel qui solde de cette façon les dépenses de ses escadres et celles que font à son compte nos agents consulaires. Ces traites, qui constituent un papier de premier ordre, se négocient avec la plus grande facilité dans toutes les banques du monde.

Le consul acquitta de même la partie du fret dont il fallait, selon les usages, faire l'avance au fréteur et le solde du fret fut ordonnancé dans les formes habituelles à Haïphong après livraison. Enfin, les frais accessoires (dépêches télégraphiques, frais d'expertise, etc.) figurèrent dans un compte spécial d'avances dont le consul se fit rembourser par la marine.

Le ministre de la guerre prévenu télégraphiquement invita son collègue de la marine à accepter les traites,

et lui-même remboursa ultérieurement sur son budget toutes les sommes ainsi avancées dès que la réception des pièces justificatives régulières lui permit d'émettre une ordonnance de payement.

La présence en Australie d'un fonctionnaire administratif de la guerre ne nous eût pas dispensés de recourir à l'intervention consulaire pour le payement qui, en pays étranger, ne peut pas être assuré différemment. Mais elle eût épargné au consul les recherches, la négociation du marché, l'affrétement, l'expertise tenant lieu de réception et les responsabilités morales qui en découlent ; un agent administratif n'eût d'ailleurs pas mieux réussi.

Biscuit. — Le biscuit était envoyé de France. Le transport en était fort coûteux par l'encombrement et le poids mort des récipients ; les avaries en cours de transport assez fréquentes ; la conservation au Tonkin assez délicate ; aux vers se joignaient des cancrelats énormes, sans parler des rats qui pullulent.

A la vérité l'approvisionnement fut beaucoup trop considérable, ce qui a tenu à une série de causes ayant toutes agi dans le même sens. Les progrès de la pacification et le développement de notre outillage restreignirent presque subitement la consommation du biscuit : puis l'éparpillement des troupes dans un grand nombre de postes où la surveillance de la distribution du biscuit à écouler devenait impossible à l'administration ; puis la réduction considérable de l'effectif européen. On eût beau télégraphier en France de suspendre tout envoi, il fallut encore recevoir tout ce qui était en cours de route, et c'est ainsi qu'au mois de mai 1886 nous nous trouvions approvisionnés pour plus de 18 mois. A de si grandes distances, il est difficile, quoi qu'on fasse, de bien proportionner les envois à des besoins variables.

Dès le mois de septembre 1885, on avait étudié l'installation à Hanoï d'une biscuiterie mécanique. Le projet revint de Paris pour un complément d'études au moment où les préoccupations politiques faisaient ajourner toute création. L'année suivante, les difficultés budgétaires ne permirent plus de donner suite au projet et il n'en fut plus question. Pourtant, pendant l'hiver 1886-1887, on fabriqua à Hanoï quelque peu de biscuit frais à titre d'essai.

Aujourd'hui, la consommation de cet aliment est si restreinte qu'on peut sans inconvénients le faire venir de France. Nous pensons cependant, qu'il serait prudent d'avoir sur un point de nos possessions d'Indo-Chine, Saïgon, Haïphong ou Hanoï, une grande manutention susceptible de produire le biscuit que pourraient nécessiter des opérations éventuelles.

Café. — Le café provenait de Ceylan ou de Java : il était livré en sacs de Gusny, pesant 50 kilos environ, on le paya 120 fr. le quintal métrique en 1885, et 128 fr. 50 c. en 1886. Le café était de bonne qualité, se conservait très bien et ne donna jamais lieu à contestations aux réceptions, ni à critiques aux distributions.

Sucre. — Dans les usages de la marine, que nous avons conservés en 1885 et 1886, on distribue de la cassonade ; c'est pourquoi la ration en est plus élevée : elle provenait généralement des fabriques de sucre de canne de Hong-Kong ; les produits annamites similaires, fort abondants du reste, sont de qualité très inférieure. Pourtant on s'en contentait en Annam et dans quelques parties éloignées du Tonkin où la cassonade était achetée sur place.

En 1885, on la payait 48 fr. le quintal métrique : en 1886, le prix s'éleva à 53 fr. et même à 56 fr., mais la commission des subsistances de Hanoï avait surélevé

l'échantillon prototype, et en outre on exigeait qu'au lieu d'être livrée en boucauts ou en sacs de Gusny, la denrée fût fournie en caisses bien closes. Les déchets diminuèrent.

En juin 1886, on put se procurer un échantillon de sucre blanc cristallisé, mais non raffiné, sorte de sucre-candi, dont le nom commercial est *sucre de la Daïra d'Égypte :* il provient de la canne, premier jet.

La Daïra est une propriété du vice-roi d'Égypte, dont les produits ne sont vendus qu'aux enchères, fin avril et commencement de mai. Après cette époque, les stocks sont épuisés, et il n'y a plus que les quantités détenues par les spéculateurs.

En juillet 1886, on acheta à titre d'essai 150 quintaux métriques de ce sucre à 54 fr. 50 c., livrables à Haïphong en doubles sacs de Gusny. L'essai donna de très bons résultats, produit plus pur et plus agréable, déchets moins grands, possibilité de réduire un peu le taux de la ration. Nous croyons savoir que depuis lors, on a pour l'année 1887 acheté de grandes quantités de ce produit.

Thé. — Le thé venait de Shang-Haï. Il était généralement adjugé à une maison de commerce française établie dans cette ville et représentée à Haïphong. Il fut payé 175 fr. le quintal métrique en 1885, 183 fr. 50 c. en 1886 et 178 fr. en 1887. Ici encore on améliora la qualité par le choix des échantillons. En outre, on rejeta les livraisons en grandes caisses où le thé était précédemment en vrac, disposition mauvaise pour une denrée dont le poids de ration est très faible. On exigea la livraison du thé en petits paquets bien clos réunis par douze dans des boîtes légères, contenues elles-mêmes dans une caisse solide entourée d'une toile de Gusny.

Riz. — En 1884 et 1885, on consomma en grande

partie les approvisionnements de riz et de paddy de prise provenant de l'impôt en nature des provinces et qui furent trouvés dans les citadelles notamment à Son-Tay, Nam-Dinh, Bac-Ninh et Hué.

Vers la fin de 1885, les ressources diminuaient et d'ailleurs il fallait venir au secours de nombreux villages affamés par l'absence de récoltes ou par les suites de la guerre. A partir de ce moment, on fit des achats réguliers surtout à Hanoï et un peu à Dap-Cau, d'où se faisait la répartition sur les places ou postes. En beaucoup de points éloignés, le riz s'achetait sur place.

C'était le riz indigène que l'on payait de 11 fr. à 12 fr. 70 c. le quintal métrique en 1884, de 13 fr. 30 c. à 15 fr. 50 c. en 1885. En 1886, les prix s'élevèrent encore du fait de l'accroissement de la consommation (troupes indigènes), des mauvaises récoltes et de la spéculation. On le payait 16 à 17 fr.; à Lang-Son, il revenait à 25 et 28 fr.; mais à ce prix même, on avait encore tout avantage à l'acheter sur place.

Afin d'arrêter la marche ascendante de ces cours, nous fîmes acheter d'assez grandes quantités de riz en Cochinchine, au prix de 18 fr. environ, rendu à Saïgon : on l'expédiait autant que possible sans frais par les occasions des transports réguliers de l'État ou par les navires affrétés. Le riz de Cochinchine est d'une plus belle qualité que celui du Tonkin : de plus étant *usiné* dans des décortiqueries françaises, il est très blanc et a l'aspect des riz d'Europe auxquels nous sommes accoutumés.

Aussi, à partir de ce moment, distingua-t-on dans le service des subsistances deux espèces de riz : riz européen, riz indigène ; ce dernier réservé de préférence aux troupes indigènes et aux coolies.

Légumes. — Les haricots venaient de San-Francisco : petits, mais très bons, se conservant bien. On a dû re-

fuser ceux de Cochinchine, qui cuisent mal. On a traité en 1885, aux prix de 59 fr. pour le premier marché, puis à 47 fr. lorsqu'il y eut plus de concurrence, puis en 1886 à 36 fr. 50 c. le quintal métrique. Ce dernier marché donna lieu, par suite de son bas prix, à des refus de livraison.

Les pois venaient de France : ils se conservaient bien : ceux de Chine ne valaient rien. On a traité en 1885 à 65 fr., en 1886 le prix s'est abaissé à 45 fr. 15 c. L'un de ces marchés a été exécuté difficilement, les ordres que l'adjudicataire avait donnés en France par le câble ayant été mal compris : on l'autorisa à substituer des lentilles à une partie de sa fourniture de pois.

Au début, on chercha comme pour le reste à traiter au Tonkin pour des achats de lentilles. On traita en effet à 68 fr. le quintal métrique en 1885, prix de début, et à 45 fr. 11 c. en 1886. Toutefois, le commerce ne paraissait pas se soucier de cette fourniture. Le second marché donna lieu à des mécomptes par suite d'avaries de traversées et finalement fut résilié. Le Ministre de la guerre prit alors des mesures pour que chaque transport mensuel venant au Tonkin y apportât régulièrement l'équivalent de la consommation d'un mois de lentilles achetées en France.

A la fin de 1886, nos relations établies avec l'Égypte nous amenèrent à rechercher s'il ne conviendrait pas de demander ce légume à ce pays où, depuis les temps bibliques, il est classique. On nous fit en effet des offres au prix avantageux de 43 fr. 50 c.; mais l'échantillon présenté était mélangé de matières étrangères en trop grande quantité et on ne l'accepta pas. Le meilleur moment pour acheter en Égypte est le mois de mars : en traitant à cette époque il est probable qu'on pourrait avoir au Tonkin des lentilles revenant à 40 ou 41 fr. : beaucoup de celles qu'on achète à Marseille et qu'on réexpédie ensuite viennent de là.

Sel. — Les salines du Bas-Delta et de la province de Than-Hoa fournissent du sel en abondance. Un marché pour 1885 avait été passé au prix de 3 fr. le quintal métrique, livrable à Haïphong, mais ce marché fut mal exécuté. En 1886, l'administration fit acheter cette denrée directement aux Annamites sur le port de Nam-Dinh et à des prix qui n'ont jamais excédé 3 fr. La place de Nam-Dinh ravitaillait alors Haïphong et Hanoï et par ces deux places tout le reste du pays. En Annam le sel était acheté sur place dans des conditions analogues.

Conserves de viande, lard salé et autres conserves. — Les conserves jouent un grand rôle dans l'alimentation des Européens en Indo-Chine, car elles permettent de consommer en toutes saisons les produits les plus variés que l'industrie moderne est parvenue à conserver.

Grâce aux progrès réalisés dans cette branche, on dispose maintenant, pour les expéditions lointaines, d'aliments qui, par leur variété, excitent l'appétit ou permettent de soutenir les malades.

C'est ainsi, par exemple, que les boîtes de lait concentré ont sauvé un grand nombre de nos dysentériques.

Les conserves ont joué un rôle assez important dans l'alimentation de nos soldats, notamment dans les postes où le faible effectif d'hommes à la ration d'Europe ne permettait pas des distributions régulières de viande fraîche.

Au début, on fit venir de France des conserves de viande. Mais il était évident que la denrée était grevée d'un prix énorme de transport : car celles en provenance de La Plata avaient ainsi fait à peu près le tour du monde. Quant à celles de Calédonie ou d'Australie, il paraissait peu logique de les laisser venir en France pour les faire réexpédier dans l'Extrême-Orient. On

profita des relations que le commerce européen commençait à avoir avec l'Australie pour passer divers traités au prix très avantageux de 1 fr. 50 c. le kilogramme. Toutefois, les fournitures étaient trop peu importantes pour décider l'industrie australienne à nous faire des livraisons en boîtes de un ou deux kilogrammes : il fallut subir les boîtes de 0 kil. 950, ou de 2 kil. 750, correspondant aux mesures anglaises, ce qui a compliqué les distributions.

C'est au Tonkin que l'on fit en grand l'expérience des *conserves-chauffoir*, aujourd'hui admises dans nos approvisionnements de campagne. Elles furent extrêmement utiles aux détachements, aux isolés ou aux troupes en expédition. A Traï-Son, à la fin de 1885, on cerna des pirates dans un cirque de rochers ; le pays était très accidenté. Pour garder toutes les issues, les hommes furent disséminés, et, comme on n'avait que fort peu de monde, il ne fallait pas songer à les relever. Grâce aux conserves-chauffoir, ces hommes qui passaient les nuits en observation sur les rochers purent prendre des repas chauds.

Pour varier l'alimentation, nous avons acheté aussi et toujours en provenance d'Australie, des conserves de mouton qui coûtaient le même prix que celles de bœuf et qui furent très appréciées dans les postes.

Les sardines provenaient de France. Un industriel de Mahé fit des offres, mais qui ne parurent pas avantageuses : la consommation, du reste, était restreinte au service des colonnes ou à celui des postes. Cet aliment a été extrêmement goûté et il est certainement très pratique. Les indigènes en étaient si friands qu'il n'était pas rare de voir des caisses en déchargement de navires tomber à l'eau par prétendue maladresse des coolies ; mais la nuit ceux-ci savaient les retirer en plongeant.

De France nous vinrent encore des juliennes (d'offi-

cier ou de troupe), ainsi que des conserves de soupe à l'oignon. Nous avons déjà fait connaître dans quelles circonstances et dans quelles conditions ces aliments spéciaux étaient mis en distribution.

Le lard salé nous a généralement été livré à titre de cession par l'administration de la Marine, qui en avait des excédents. Il se conservait parfaitement ; mais il y a lieu de remarquer que dans ce pays, où le porc frais est si abondant, le lard salé est à peu près inutile. A partir de la fin de 1885, les envois de France avaient été supprimés.

D'une manière générale, la conservation des viandes était difficile ; il aurait fallu des caves et on n'avait que des rez-de-chaussée où la température était presque aussi élevée qu'à l'extérieur. Cependant les déchets en conserves ont été assez modérés.

Vin. — Un marché de gré à gré, après appel à la concurrence, avait été passé en France le 5 février 1884, par l'administration de la Marine, pour la fourniture pendant trois années (du 1er avril 1884 au 31 mars 1887) du vin nécessaire à la Cochinchine et au Tonkin.

Le marché prévoyait deux espèces de vin : le vin rouge, dit de campagne, et un vin de Bordeaux pour le service hospitalier.

Les conditions de fourniture étaient les suivantes : vin de un an, qualité loyale et marchande, d'un goût franc, naturel, couvert, soutiré au fin ; degré alcoolique, de 12 à 13° ; logé en fûts de bonne qualité, dits du commerce.

L'importance du marché était évaluée à 39,000 hectolitres par an. Le prix était de 0 fr. 51 le litre. — Les livraisons devaient se faire à Saïgon, où l'entrepreneur était représenté et y entretenait un stock obligatoire de 7,000 hectolitres (plus de deux mois des consommations prévues).

La livraison en demi-muids n'ayant pas été jugée favorable au service du Tonkin, à cause des transbordements et des places à faible effectif, un acte additionnel intervint le 24 janvier 1885, aux termes duquel tout le vin devait être livré en barriques de 225 à 300 litres au plus; le prix de la fourniture était alors porté à 0 fr. 58.

Il faut reconnaître que cette énorme fourniture a été exécutée, au point de vue de la qualité du vin, de la façon la plus satisfaisante. Les analyses n'ont jamais révélé quoi que ce soit de répréhensible. Sans doute ce vin était un peu alcoolisé, mais c'était une condition indispensable de conservation sous un tel climat et dans de si mauvaises conditions de logement. Les autorités les plus élevées n'en consommaient pas d'autre comme vin de table; de tous côtés on le demandait à charge de remboursement, et aucun commerçant de la colonie ne pouvait lutter pour la qualité et le prix.

Malheureusement, la Marine avait stipulé la livraison à Saïgon. Les fournitures étaient donc admises en recette dans la capitale de la Cochinchine par une commission *ad hoc*, mais pour le compte de l'administration de la Guerre; puis, elles étaient expédiées à Haïphong généralement par le bateau de quinzaine des Messageries maritimes. Nous avions donc à supporter le fret de Saïgon à Haïphong et les déchets de transport. Le fret n'était pas très élevé, mais les déchets furent considérables à certains moments, par suite du mauvais conditionnement des barriques. Pour certains envois, ils s'élevèrent à 10 pour 100. On fit au gouverneur de la Cochinchine des réclamations énergiques qui finirent par donner un résultat. Les déchets redevinrent normaux (2 à 3 pour 100).

Dans un marché de ce genre, on ne saurait trop exiger quant au conditionnement des récipients, et

c'était là précisément le seul point faible du cahier des charges en vigueur.

On y obvia dans la rédaction du cahier des charges que nous avons préparé en 1886, en vue de l'adjudication qui a été passée à Paris le 3 novembre 1886 pour un nouveau ternaire (du 1er avril 1887 au 31 mars 1890), et au titre du Protectorat. Cette fois, on stipula la livraison à Haïphong, où l'adjudicataire entretient une réserve permanente de 5,000 hectolitres (trois mois de la consommation prévue). Le prix de fourniture, au lieu de s'élever, s'est abaissé. On a peine à comprendre qu'un vin de cette qualité, provenant d'Europe et livré en Extrême-Orient, puisse être fourni à 0 fr. 47 le litre (1).

De Haïphong, les barriques étaient expédiées aux places principales; celles-ci faisaient la réexpédition aux places secondaires ou aux postes, soit en barriques, soit en tonnelets, selon l'importance des effectifs. Les places secondaires réexpédiaient à leur tour sur les postes de leur circonscription et le plus souvent en tonnelets. Mais la conservation dans ces petits récipients était bien délicate et exigeait des soins et une compétence qui faisaient défaut. Il y eut là d'importantes pertes qu'on s'est efforcé d'atténuer sans pouvoir les supprimer.

Tafia. — Le sol et le climat du Tonkin se prêtent admirablement à la culture de la canne à sucre qui, malgré les défauts de soins à la culture, supporte toute comparaison comme valeur saccharine avec celle des autres pays. Mais le sucre, et par conséquent le tafia, ne se fabriquent pas au Tonkin même. Au début de l'occupation, et comme conséquence des traditions de

---

(1) Plus exactement 47 fr. 32 l'hectolitre.

la Cochinchine, ce produit venait surtout des possessions hollandaises. A partir de la fin de 1885, nous l'avons surtout tiré des fabriques de Hong-Kong.

Le tafia est le premier produit que la commission supérieure de Hanoï se soit attachée à améliorer par le choix d'un bon échantillon et par un abaissement de quelques degrés (50 au lieu de 53°) dans la richesse alcoolique antérieurement trop élevée.

Les prix ont peu varié : en 1885, 38 fr. 70, 40 fr. et 40 fr. 55 l'hectolitre; en 1886, 37 fr. 50; enfin, pour 1887, 36 fr. 65. Le tafia était livré deux tiers en fûts de 600 à 650 litres, un tiers en bordelaises, avec faculté pour l'adjudicataire de tout livrer en bordelaises.

Les fûts étaient très bien conditionnés, et, malgré la mauvaise installation des magasins, les pertes ont été normales. Les déchets ont été naturellement beaucoup plus élevés dans les petites places ou dans les postes auxquels il fallait expédier le tafia en tonnelets.

Ce tonique a été très apprécié dans l'alimentation. Dans les colonnes expéditionnaires et surtout lorsque l'éloignement des arroyos ne permettait plus de transporter le vin, on donnait une ration de substitution de 11 centilitres de tafia qui, ajoutés aux $0^{l},065$ de la ration normale, faisaient $0^{l},175$ de tafia par homme. Dans d'autres circonstances, on a pu distribuer une demi-ration de vin combinée avec $0^{l},12$ de tafia. Mais ces substitutions ont été limitées aux colonnes en pays de montagnes ou aux postes de frontière, car la privation de la ration de vin était trop sensible à nos troupes.

§ 7. — VIVRES-VIANDE.

La fourniture de la viande a été l'une des grosses difficultés du service. L'indigène n'en consomme pas pour l'alimentation hors les cas exceptionnels de grande fête. Plusieurs édits de la cour de Hué en ont défendu

l'abatage à raison de l'utilité du bœuf pour les travaux de la campagne.

Le bœuf domestique est de petite taille; son poids brut excède peu 200 kilogrammes en moyenne. D'ailleurs il est robuste. Parqué et bien nourri, il donne une chair saine et nutritive quoique un peu flasque. On l'élève au Tonkin dans la région des plateaux et dans la première zone du pays montagneux, mais sur une très petite échelle : car la population dense du pays, concentrée au milieu des rizières humides du Delta, préfère, à bon droit, le buffle comme animal de labour. C'est surtout dans la province de Than-Hoa et un peu dans sa voisine, le Ngé-An, que se fait l'élevage du bétail.

La vache fournit peu de lait; l'Annamite utilise très peu cet aliment et pas du tout les produits qui en dérivent. Un arrêté très judicieux du général Brière de l'Isle, pris en 1884, a interdit la consommation des vaches par le corps expéditionnaire afin de ne pas arrêter la reproduction déjà insuffisante.

La chair du veau est médiocre : on en consomme d'ailleurs très peu pour les mêmes motifs.

En 1884, le Tonkin même suffisait à la consommation des troupes; mais la piraterie et les réquisitions ont rapidement tari les sources de production et éloigné les marchés d'acquisition.

A notre arrivée (mai 1885) la fourniture de la viande distribuable était assurée en cinq ou six places par de petits entrepreneurs locaux ayant passé marché pour la période d'une année et qui, en outre, livraient à l'administration militaire le bétail sur pied nécessaire à toutes les places, en bien plus grand nombre, où le service devait forcément se faire par la gestion directe. Un marché spécial avait été passé à Hanoï pour la livraison des bœufs nécessaires aux colonnes expéditionnaires.

Pour donner une idée de la bonne volonté de nos négociants européens, peut-être aussi de leur ignorance d'un service nouveau pour eux, nous signalerons tous les marchés passés par l'administration de la marine pour l'année 1884, à Hanoï, Sontay, Nam-Dinh, Haï-Dzuong, Bac-Ninh, etc., d'après lesquels le prix de la viande fraîche était à peine supérieur d'un tiers au prix de la viande sur pied. En 1885, les rapports de prix devinrent normaux.

A partir de 1886 on fit pour ce service des adjudications semestrielles, à cause de l'aléa d'une plus longue durée et de la hausse constante du prix résultant des besoins plus grands ou de la rareté des animaux. En outre, on sépara la fourniture de la viande fraîche de celle des bœufs sur pied, la réunion des deux services amenant une élévation de prix à cause de l'imprévu des colonnes. On put ainsi limiter la hausse sur les fournitures de viande fraîche qui furent adjugées d'abord ; et puis ensuite l'adjudication du bétail sur pied subit l'influence du cours établi pour la viande fraîche à distribuer dans les places.

A cette époque déjà, nos fournisseurs avaient dû déserter les provinces du Nord dépeuplées et élargir leur rayon d'approvisionnement dans les provinces du Sud, le Than-Hoa et le Hattigne. Mais c'est à ce moment aussi que nous remontions le fleuve Rouge jusqu'à Than-Quan, Bao-Ha et Lao-Kaï, et le lecteur nous permettra de lui conter quelques-uns des innombrables incidents de la recherche et de la conduite du bétail depuis le sud du Than-Hoa jusqu'en amont du fleuve Rouge, à Lao-Kaï.

Nos entrepreneurs avaient à leur solde des indigènes recruteurs, souvent même des con-gaï (femmes), auxquels ils confiaient quelques avances. Quand l'acheteur avait mis la main sur un certain nombre de bœufs, il en avisait le patron par un billet que portait un

tram. L'entrepreneur frétait alors une jonque ou quelquefois une chaloupe et se mettait en route avec le numéraire nécessaire à l'achat, c'est-à-dire avec des barils de piastres en argent : car les Annamites de la campagne n'acceptent pas les billets. Il fallut plus d'une fois faire arriver ces piastres jusque dans l'intérieur des terres. On quittait secrètement la chaloupe ou la jonque, voyageant la nuit sans bruit et le revolver au poing.

Une fois les bœufs payés, l'entrepreneur n'était pas au bout de ses peines. Les animaux expédiés sur Hanoï par les voies de terre que l'on sait, coupées de canaux et d'arroyos, se heurtaient parfois à quelque bande de malandrins qui leur fermaient le passage. On se réfugiait dans un village entouré de sa ceinture de bambous, dont on barricadait l'entrée, ou bien, à la faveur de l'obscurité, on gagnait une autre route. Quelquefois le troupeau, trop menacé par les pirates, se jetait dans un cours d'eau qu'il traversait à la nage, conducteurs en tête, et allait s'abriter sous le feu de quelque poste : c'est ce qui advint en octobre 1885 à un convoi de 200 bœufs qui, poursuivi près de Phu-Xuyen, n'hésita pas à traverser le fleuve Rouge lui-même pour se réfugier à Hong-Yen.

De pareils incidents n'étaient pas rares ; et il faut convenir que les chefs indigènes de ces convois y mettaient de la conscience et une louable persévérance. Pendant ce temps, notre entrepreneur à Hanoï, impatient des retards, envoyait à la recherche et finalement sollicitait l'assistance militaire pour dégager le troupeau et le faire parvenir.

Pauvres bêtes ! Dans quel état souvent nous arrivaient-elles ?

On remédia sensiblement aux difficultés que nous venons de raconter lorsque furent institués les convois hebdomadaires entre Than-Hoa et Hanoï (V. chap. V,

§ 7). Les animaux furent alors escortés de poste en poste et les livraisons se firent avec plus de régularité. Plus tard, la pacification du bas Delta acheva de lever toutes les difficultés, et il vint même un moment où les escortes ne furent plus nécessaires. Enfin, pendant la mousson nord-est, nos entrepreneurs frétèrent souvent des chaloupes de commerce aptes à naviguer en mer comme en rivière, et ramenèrent plus facilement et plus rapidement le bétail qu'ils chargeaient alors dans les ports du Than-Hoa.

Mais si ce sont les péripéties variées du ravitaillement de Hanoï, tout n'était pas fini là. Hanoï n'était qu'un entrepôt de l'administration, et de là il fallait pousser les troupeaux dans toutes les directions, soit vers le Song-Thuong, soit vers la rivière Claire, soit du côté de Lao-Kaï.

Car Lao-Kaï venait d'être occupé et il fallait pousser jusque-là le bœuf déjà venu du Than-Hoa. Un parc fut institué à Vié-Tri, un autre à Than-Quan, formant ainsi deux échelons de ravitaillement ; il y en eut même un temporairement à Bao-Ha, à mi-chemin entre Than-Quan et Lao-Kaï. Les envois d'Hanoï sur Vié-Tri se firent hebdomadairement par le convoi régulier ; puis d'échelon en échelon d'après les demandes de l'échelon plus éloigné. C'est ainsi que tout de suite après l'occupation de Lao-Kaï les distributions de viande fraîche y commencèrent pour ne plus s'interrompre.

Le parc de Vié-Tri alimentait en outre les postes de la rivière Claire, y compris Phu-An-Binh ; les animaux y étaient expédiés par la voie de terre, les essais de transports de bœufs par jonques n'ayant pas donné de bons résultats pour cette région.

Il est intéressant de relater ici les prix moyens de nos marchés de viande.

Pour le premier semestre 1886, on a payé en moyenne 0 fr. 78 le kilogramme de viande abattue dans les places

de la région du Delta ; 0 fr. 85 à Haïphong ; 0 fr. 86 à Phu-Lang-Thuong ; 1 franc à Quan-Yen et 1 fr. 18 à Lam-Chu. Ces différences de prix étaient absolument justifiées par les difficultés de ravitaillement. Les adjucataires étaient en partie des Européens, en partie des Chinois qui se sont mis très vite à ce service avec l'intelligence et l'aptitude commerciale dont ils sont doués.

Pour la même période, les bœufs sur pied adjugés distinctement, comme il a été expliqué, furent payés en moyenne 0 fr. 38 dans la région du Delta, 0 fr. 44 à Haïphong et à Phu-Lang-Thuong, 0 fr. 59 à Lam-Chu, c'est-à-dire à peu près la moitié des prix correspondants pour la viande débitée. Le rendement n'excédant jamais 45 pour 100, et les issues ayant peu de valeur, les entrepreneurs avaient un peu plus d'avantage à fournir sur pied ; mais c'était une compensation des charges de l'entretien des parcs d'entrepôt, des éventualités de dépérissement et des à-coups dans les commandes.

On voit par là à quel étonnant bon marché nous avons payé la viande dans un pays pauvre en bétail. Aussi grande fut la surprise d'un grand producteur de l'Australie qui se donna la peine de faire le voyage du Tonkin pour nous offrir un prix quadruple. Mais si l'on songe aux charges qui pesaient sur ces entreprises, à la solde des intermédiaires et aux aléas, on voit que l'achat à l'indigène producteur se faisait à un prix dérisoire par rapport à nos prix d'Europe. Aussi devions-nous, à un autre point de vue, nous consoler de la hausse progressive par l'espérance que l'élevage en bénéficierait un peu.

Nos cahiers des charges étaient des plus simples ; nous nous sommes bien gardés d'imposer ces clauses compliquées et savantes des contrats d'Europe et nous n'en avons pas souffert ; car les marchés ont été généralement aussi bien exécutés qu'on devrait l'espérer.

Pour le 2e semestre 1886, la viande débitée fut payée 0 fr. 97 en moyenne dans la région du Delta; 1 fr. 14 à Haïphong; 1 fr. 10 à Phu-Lang-Thuong; 1 fr. 20 à Quan-Yen. Le bétail sur pied livrable seulement à Nam-Dinh, Hanoï et Dap-Cau, 0 fr. 50 le kilogramme.

Ainsi l'entreprise pourvoyait à la distribution de viande abattue dans une dizaine des principales places à occupation permanente; en outre elle fournissait aux parcs que l'administration entretenait en quelques points déterminés le bétail sur pied nécessaire à toutes les autres places, à tous les postes et aux colonnes où le service était fait par la gestion directe.

Nous avons déjà dit les difficultés particulières de ce service pour les places à faible effectif. Souvent un poste ne comptait que quelques Européens : on ne pouvait lui envoyer des bœufs. Au paragraphe du ravitaillement des postes, nous avons expliqué les divers tâtonnements essayés pour assurer les distributions en viande ou en denrées de substitution. Mais le problème ne fut réellement résolu que par le transport en saumure dans des tonnelets spécialement construits dans ce but.

Des expériences faites à Hanoï au mois de juin 1886, avaient démontré qu'il est possible de conserver pendant 48 heures, par les plus fortes chaleurs et par les temps orageux de cette saison, la viande abattue en la plongeant dans de la saumure convenablement préparée. On fabriqua un grand nombre de tonnelets spéciaux munis d'anneaux pour le transport à dos de coolies. Une instruction sur l'emploi de la saumure fut envoyée dans les *centres d'abat*, qui correspondaient à peu près aux annexes principales et aux centres de fabrication.

Chaque soir, après l'abat, deux coolies partaient du centre d'abat pour chaque poste, portant un tonnelet plein de saumure au fond duquel était la quantité de

viande nécessaire au lendemain. Au retour les coolies rapportaient le tonnelet de la veille. Tous les deux jours les mêmes coolies portaient en outre deux jours de pain; quelquefois le transport se faisait par sampans. La viande restant disponible au centre d'abat était elle-même conservée dans la saumure et distribuée sur place le lendemain.

C'est ainsi que les postes ont été régulièrement pourvus. Les distances à franchir par voie de terre n'excédaient pas en général 20 à 25 kilomètres. Pourtant il y a eu deux ou trois postes ravitaillés nuitamment jusqu'à 40 kilomètres, mais alors pour deux jours, et l'on ne pouvait vraiment qu'admirer le service si exact de ces infatigables Annamites.

Affirmer qu'aucun accident n'est arrivé serait sans doute trop dire : une simple maladresse des coolies, un choc pouvaient, en dépit des précautions prises, faire remonter la viande à la surface du liquide et lui donner le contact de l'air. Pourtant il est certain que cette innovation a rendu des services importants en résolvant un problème que l'on a cru un moment insoluble (1).

Ces mesures furent complétées par la création d'une bergerie. Au Tonkin, à cette époque, il fallait sans cesse

(1) Circulaire du 28 août 1886 de l'Intendant militaire directeur aux fonctionnaires et suppléants, au sujet de la conservation de la viande en saumure :

« Messieurs,

« Par ordre de M. le Général commandant la division d'occupation, tous les postes du Tonkin ont été appelés à donner à l'autorité militaire supérieure leur avis sur l'emploi du procédé de conservation en saumure de la viande fraîche, conformément à la note circulaire du 28 juin 1886 de M. le Général commandant la division.

« De tous les rapports parvenus on dégage les conclusions suivantes :

s'ingénier dans le sens du progrès. Le mouton n'existant pas, nous avons essayé d'en acclimater la race : après quelques tâtonnements, on vit que la chose était possible. On construisit à Hanoï une bergerie centrale fort intelligemment installée au point de vue de l'hygiène. Des bergeries annexes furent créées plus tard en quelques places : des instructions furent rédigées sur les soins à donner au repos, en marche, pour l'alimentation, et l'on arriva ainsi à pouvoir donner aux ambulances deux distributions de mouton par semaine, et à servir, mais à titre remboursable, les tables d'officiers.

« 1° La viande se conserve parfaitement pendant une immersion de 48 heures. La première distribution étant donc faite dans une place, avec de la viande fraîche non immergée, la distribution suivante doit, sauf accident particulier, être regardée comme assurée en viande immergée.

« 2° La conservation après 72 heures d'immersion, c'est-à-dire la troisième distribution faite avec le même bœuf, ne peut réussir que moyennant diverses précautions exigeant une certaine compétence et qui rendent alors le procédé délicat et incertain.

« 3° Le transport de la viande, d'un centre d'abat à des postes voisins, réussit presque partout à la condition de ne jamais excéder deux jours de viande à la fois et de prendre toutes les précautions indiquées par la notice pour qu'aucune partie de viande ne vienne à émerger au-dessus du liquide.

« Sans doute une négligence des coolies peut compromettre le résultat. Ce n'est cependant pas une raison pour ne pas utiliser le procédé qui réussit dans la majorité des cas.

« A ces indications, j'ajoute les renseignements suivants qu'il importe de faire connaître.

« La viande à immerger doit être entièrement *désossée*, coupée en morceaux de grandeur moyenne et exempte des parties graisseuses ou basses de l'animal. Le contact des os et la présence des pelottes de graisse facilitent la fermentation.

« Il est bien entendu que si, par suite de circonstances particulières qui n'ont rien d'insolite, la viande vient à se gâter, même après distribution, elle doit être remplacée par les conserves ou par les autres substitutions autorisées. »

Les moutons nous venaient de Hong-Kong, et, par conséquent, de Chine. Au début, les prix furent très élevés : 1 fr. 50 le kilogramme sur pied, soit 2 fr. 60 le kilogramme de viande débitée avec un rendement de 60 pour 100 (1). Quatre mois après, le prix s'abaissait de 1/8, et tendait encore à diminuer. Il n'est pas douteux que le jour où les mandarins du Yun-Nan, exécutant loyalement le traité de commerce, laisseront passer les moutons de cette provenance, le Tonkin ne soit facilement approvisionné et à meilleur marché.

§ 8. — DENRÉES DU SERVICE DES FOURRAGES.

Avoine ou orge. — Il eût été facile de tirer de l'Australie l'orge et surtout l'avoine ; mais la denrée rendue à Haïphong eût couté aussi cher que celle venue de France ou d'Algérie. Un planteur européen du Cambodge nous fit des offres qu'il ne put tenir. On se décida donc à continuer les envois de la France pour l'avoine, de l'Algérie pour l'orge.

Bien qu'il eût été sagement établi que les envois de la métropole seraient réglés par les demandes du corps expéditionnaire, à l'exclusion de toute prévision émanant de l'administration centrale, il s'est établi, au sujet de l'orge, des malentendus jusqu'ici inexpliqués.

Déjà c'était l'orge qui, en avril 1885, avait en majeure partie composé le chargement des 14 transports qui survinrent simultanément. Puis, quelques mois après, nous apprenions l'envoi de France, fait d'office, de 13,000 quintaux métriques de cette denrée. Par malheur, la dépêche de notification mentionnait 1300

(1) Le poids brut des moutons de cette provenance variait de 30 à 40 kilogrammes. Le rendement, de 60 p. 100 obtenu au début, a été reconnu par la suite trop élevé.

au lieu de 13,000, et nous ne pûmes que prendre des dispositions pour abriter cet inutile approvisionnement. Enfin les envois cessèrent, et lorsque plus tard ils furent repris, ce ne fut que dans les limites des demandes très restreintes.

Ces envois excessifs ont durement pesé sur le service pendant toute l'année 1886 et au delà. En effet, la mortalité qui s'était abattue sur les mulets et sur les chevaux d'Europe avait abaissé très rapidement l'effectif à nourrir. En outre, ayant été mouillée sur le port de Philippeville, la denrée avait fermenté en cale pendant la route et nous valut l'invasion des charançons. Il fallut multiplier les criblages tant à Haïphong que dans les places et subir des déchets énormes sans parvenir à se débarrasser de cet ennemi, plus terrible sous ce climat humide que dans tout autre.

Les avis des personnes compétentes ont beaucoup varié sur l'emploi au Tonkin, pour les chevaux d'Europe, de l'orge ou de l'avoine. En 1885, c'est l'orge qui était en faveur : quand on la vit toute charançonnée, les mérites de l'avoine furent mis en lumière, car l'insecte n'atteignait pas cette dernière qui, sous tous les rapports, était d'une conservation beaucoup plus sûre. Cette considération est tout à fait décisive et devra servir de guide dans des cas analogues.

En 1886, on tenta de substituer le maïs à l'orge ou à l'avoine, mais le Tonkin en produit fort peu. Pourtant on en acheta quelques milliers de quintaux au prix avantageux de 12 francs. La Cochinchine nous en a également fourni. Le maïs se conserve bien dans ce pays, mais les charançons en sont encore plus friands que de l'orge, et il est impossible de conserver le maïs dans des magasins envahis par l'insecte.

Nous avons encore voulu essayer les fèves dont on nourrit les chevaux et les ânes dans la haute Égypte, et que le charançon n'attaque pas. On fit l'achat de

quelques centaines de quintaux, mais à un prix si élevé (38 francs) qu'on ne put faire entrer d'une manière régulière cet aliment dans la ration de fourrages.

Paddy. — Le paddy est le grain de riz entouré de sa balle, c'est-à-dire non décortiqué. Les petits chevaux d'Orient ne connaissent pour toute nourriture que l'herbe et le paddy. Au Japon, aux Philippines, en Chine, dans tout l'Annam, il en est de même. Certaines personnes estimaient que les animaux d'Europe auraient pu être également mis à ce régime, sauf à augmenter convenablement la ration de paddy. Nous croyons que nos grands chevaux, nos forts mulets ont besoin d'un aliment plus substantiel que le riz, et, pour ce qui est de l'herbe, nous verrons tout à l'heure quelle influence fâcheuse elle a exercé sur la santé de notre cavalerie.

En 1884, le corps expéditionnaire trouvait dans les citadelles successivement conquises de Nam-Dinh, Son-Tay et Bac-Ninh des quantités fort importantes de riz ou de paddy, provenant de l'impôt en nature versé aux chefs-lieux de province. On vécut fort longtemps sur cet approvisionnement de prise. La législation du département de la marine sur les prises est fort différente de la nôtre : dans la circonstance, et bien que la prise eût été le résultat d'une action de guerre, la Caisse des Invalides de la marine avait reçu la liste nominative de toutes les personnes qui avaient pris part à la prise de chacune de ces citadelles et avait ouvert les comptes de prise. Le service des fourrages dut donc payer le paddy ainsi employé, de même que le service des vivres remboursa le riz de la même provenance, mais à des tarifs très réduits qu'avait fixés le Général en chef.

En 1885, après l'affaire du 6 juillet, on trouva de même dans les magasins de la citadelle de Hué une grande quantité de riz ou de paddy qui fut utilisée, soit pour les distributions aux coolies, soit pour la petite

cavalerie de l'Annam. Mais à cette époque, l'administration de la guerre, qui s'était substituée à celle de la marine, se conforma à sa propre législation.

Du reste, une partie de ce riz ou de ce paddy fut restituée aux provinces, en vertu de décisions spéciales, en vue de conjurer sur certains points la famine devant résulter du manque de récoltes.

Le paddy, qui a été acheté en diverses circonstances par la voie du commerce local, a été payé de 9 à 10 fr. le quintal métrique.

Foin, fanes d'arachides, paille. — Au Tonkin, on ne trouvait pas à cette époque de prairies, soit naturelles, soit artificielles, présentant une composition de plantes analogues à nos graminées. Pourtant l'herbe croît et pousse sur de grands espaces, mais cette herbe est aqueuse et peu nourrissante. Au surplus, il est fort difficile de récolter le foin sous ce climat, d'une part à cause de la rapidité avec laquelle mûrit la plante, d'autre part, à cause de la coïncidence de la maturité avec la saison des pluies, ce qui rend le fanage très difficile.

Pourtant, en 1888, un Européen entreprenant voulut faire une tentative que nous étions trop heureux de favoriser. Il nous livra assez bien 800 quintaux métriques qui lui furent payés à raison de 16 fr. 50.

Souvent les transports de l'Etat ou les navires de commerce purent se débarrasser en notre faveur du reliquat de foin pressé non consommé en route par les animaux embarqués. Nous nous empressions d'acquérir, et toujours à bon compte, les foins de cette dernière provenance. Enfin, vers le milieu de 1886, il fut convenu que chaque transport mensuel partant de Toulon embarquerait une petite quantité de foin pressé, à la condition que le navire n'ait pas son plein chargement et que le transport de cette denrée, selon les conditions des con-

trats, ne doive imposer aucun supplément de dépense. Cette dernière stipulation était fort importante : car la densité du foin pressé étant très faible, la denrée eût pu être grevée d'un prix énorme de transport susceptible de varier, suivant le fret, de 20 à 30 francs par quintal métrique.

Au paragraphe 4 de ce chapitre (Composition des rations) nous avons dit que le fourrage vert remplaçait en principe le fourrage sec, ce dernier n'étant distribué qu'accidentellement et quand cela était possible. Cette mesure était fort logique en 1884, alors que le nombre des animaux provenant d'Europe était fort restreint, attendu que les chevaux de l'Extrême-Orient, habitués à ce régime, le supportent très convenablement. Lorsqu'en 1885, les escadrons de cavalerie, les batteries de l'armée de terre, les compagnies du train des équipages eurent amené une grande quantité de grands chevaux ou de mulets, on continua d'abord les mêmes errements. Au surplus, il était impossible alors de faire autrement, puisque le sec ne se trouvait pas sur place, et que, l'eût-on fait venir à Haïphong, il eût été impossible à ce moment de le répartir dans les places de l'intérieur faute de transports suffisants.

Mais il y eut sur les animaux une telle mortalité du mois de juin au mois de novembre 1885, on observa de si singuliers phénomènes dans les viscères des animaux sur lesquels des autopsies étaient pratiquées qu'il devenait bien présumable que les fatigues et le climat anémiant n'étaient pas les causes uniques de cette mortalité. Convaincu que l'abus du vert devait être funeste à notre cavalerie, nous avons pris l'initiative de demander au Général en chef un effort sérieux en vue de régulariser, au moins pendant une partie de l'année, la distribution des fanes d'arachides.

L'arachide croît naturellement dans quelques parties

du Tonkin, notamment dans la province de Son-Tay et de Hong-Hoa; mais aucune exploitation régulière n'était alors organisée. Il fallait déterminer la culture ou le commerce à exploiter ces produits naturels, à en développer le rendement. En attendant, il fallait, à grands frais de transport sans doute, en faire venir des pays de production et exciter ainsi l'industrie locale par la vue même d'une consommation assurée.

Un premier marché de 3,500 quintaux métriques fut conclu à Saïgon, en novembre 1885, au prix de 8 fr. 75 les 100 kilogrammes livrés en Cochinchine. Le service administratif de la marine à Saïgon, qui avait été chargé de recevoir cette livraison pour notre compte, profita des transports de l'Etat ou des bateaux affrétés de quinzaine pour faire parvenir cette denrée à Haïphong avec aussi peu de frais de transport que possible. Puis d'Haïphong on la répartit en surcharge sur le pont des chalands de ravitaillement, et, dès la seconde quinzaine de décembre, les distributions commencèrent sur les points principaux où stationnaient les animaux d'Europe.

La mortalité diminua immédiatement dans des proportions surprenantes, et les commandants de troupes, heureux d'un tel résultat, insistaient pour que cette fourniture se régularisât.

Malheureusement l'arachide n'est pas susceptible d'un pressage sensible : la densité au mètre cube est extrêmement faible, partant le transport en devient difficile du fait de l'encombrement. En outre, les moyens de ligature employés en Cochinchine étant par trop primitifs, une grande partie des balles se démolissaient dans les transbordements, beaucoup de feuilles se détachaient à la suite de fréquentes manutentions. Il y eut ainsi pas mal de déchets sur les envois de Cochinchine.

Alors nous avons résolu d'accepter un marché, d'abord refusé, de fanes d'arachides en provenance de Chine au prix de 11 francs. Mais comme la denrée était

livrable à Haïphong même, comme de plus elle ne fut reçue que parfaitement liée, ce second marché, en apparence plus onéreux, devint au moins aussi avantageux que le premier.

Le but poursuivi était du reste absolument atteint, car, en novembre 1886, on put traiter à Hanoï même pour les fanes d'arachides nécessaires aux places de Hanoï et de Son-Tay, *en provenance du Tonkin*, et au prix très favorable de 7 francs.

C'est ainsi qu'on est arrivé à améliorer l'état sanitaire des animaux, à réduire la dépense et à favoriser une nouvelle industrie locale.

La paille de riz, la seule possible en Extrême-Orient, semblait à tout le monde devoir être fournie avec facilité à cause de son abondance. Il n'en était rien pourtant.

L'indigène qui ne s'en sert jamais pour les usages alimentaires, la coupe et la recueille avec grande négligence. Pour être saine, la tige demande à être coupée loin de son pied qui vit dans une humidité constante; elle est alors fort courte. Si elle est bien coupée, il faut la mettre à l'abri des pluies torrentielles, notamment la récolte de juin, et l'on pense bien que le Tonkinois n'a guère les moyens de couvrir sa récolte de paille et qu'il n'a pas appris les moyens perfectionnés d'emmeulage.

Pourtant les difficultés diminuèrent progressivement avec le temps, et là encore nous avons eu la satisfaction de constater l'influence des exigences de la consommation sur la production locale.

Les prix d'achat ont été assez variables suivant la situation des places. Compris d'abord entre 4 francs et 5 fr. 50 les 100 kilogrammes, ces prix étaient descendus en 1887 à 3 fr. 20, 3 fr. 50 et 4 fr. 15 dans des conditions d'une exécution plus facile et d'une qualité meilleure.

§ 9. — DES BONS DE DISTRIBUTION.

Pour terminer ce qui est relatif au service des subsistances, nous dirons un mot des simplifications qui ont été tentées au Tonkin relativement aux bons de distribution. Il s'agit là d'un détail administratif certainement secondaire, mais qui cependant a son intérêt.

La partie prenante, et surtout l'isolé ou l'officier sans troupe, trouve absolument fastidieux en campagne d'établir distinctement, par service ou par comptable distributeur, des bons multiples qu'il faut faire chaque jour. D'autre part, l'énorme quantité de parties prenantes, collectives ou individuelles, occasionne des écritures d'enregistrement si considérables et des décomptes si multiples, que la tenue à jour des registres de distribution devient une très grande préoccupation, une cause d'incertitude dans les situations ou de retards dans les documents à produire.

Deux systèmes ont été expérimentés à grande échelle, le système des *tickets* et celui des *bons de quinzaine*.

Le système des *tickets* n'a été mis en vigueur que dans la place de Hanoï où se trouvaient de très nombreuses parties prenantes isolées, militaires ou civiles. On fabriqua des tickets imprimés et de diverses couleurs de une ration, une ration et demie, deux rations, trois rations.

Les officiers, les personnels sans troupe et toutes autres parties prenantes isolées furent autorisés à établir des *bons de période*, la période comprenant au gré de la partie prenante un nombre quelconque de jours appartenant au même mois, mais autant que possible, de 15 ou même de 30 jours.

Le comptable des *tickets*, en échange du bon, remettait un nombre correspondant de tickets à la partie prenante qui les utilisait comme elle l'entendait pour les

distributions de vivres. Ce mode s'adaptait fort bien au groupement variable des officiers en tables.

Les cas de mutations au cours de la période pour laquelle le bon anticipé avait été établi étaient prévus fort simplement.

L'application de ce procédé n'a révélé aucun inconvénient : les parties prenantes et les comptables des subsistances s'en montrèrent satisfaits.

Le second système, celui des bons de quinzaine, a été généralisé à partir du deuxième semestre 1886 et appliqué, non-seulement comme le mode précédent aux personnels sans troupe, mais encore aux corps de troupe. Il procédait des méthodes usitées dans l'administration de la Marine et consistait à ne considérer les bons journaliers que comme des contre-bons provisoires à récapituler à la fin de chaque quinzaine dans un bon unique par partie prenante, seul définitif et seul enregistré dans les écritures des corps et des comptables.

Cette récapitulation de quinzaine donnait moins de peine aux comptables que les inscriptions journalières. Elle permettait aux corps de reviser à des époques rapprochées les bons partiels établis en dehors de la portion principale par les hommes détachés. Enfin elle simplifiait énormément l'enregistrement dans les corps. Sans méconnaître les inconvénients de cette méthode, nous croyons que ses avantages ont été appréciés et que l'administration de la Guerre pourrait en tirer parti dans des cas et dans des conditions analogues à l'expérience faite au Tonkin.

CHAPITRE VII.

Habillement et campement.

---

§ 1er. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Nous avons exposé au chapitre IV l'organisation générale du service de l'habillement et du campement, à partir du moment où l'intendance militaire a pris en mains l'administration du corps expéditionnaire. Rappelons ici, sommairement, que ce service a fonctionné par un magasin central à Hanoï et par deux annexes principales à Haïphong et à Hué.

Logiquement, le magasin principal eût paru devoir être établi à Haïphong, comme pour les subsistances. On fut, dès le début, empêché de l'y mettre par impossibilité d'installation. Plus tard on dut se féliciter de la mesure prise, car la production locale acquit une grande importance, et Hanoï, par l'abondance de sa main-d'œuvre, était le véritable centre de production. Enfin, l'installation du service central dans la capitale du Tonkin et auprès des principales autorités militaires permit d'aplanir bien des difficultés de début.

Ces difficultés ont été très grandes en 1885, nous l'avons déjà dit, par insuffisance de magasins et de moyens de transport intérieurs. Une autre cause, bien imprévue, est venue les aggraver. Le *Rouen*, transport du commerce affrété par la Marine, avait quitté Toulon le 5 mai 1885 ayant sa cale remplie d'effets coloniaux et d'ustensiles de campement. Les effets coloniaux, notamment les casques, étaient destinés aux renforts expédiés de France dans le mois d'avril, et les usten-

siles devaient remplacer ceux perdus ou détériorés au cours des opérations sur Lang-Son et Tuyen-Quan.

Normalement, ce bateau eût dû arriver en baie d'Along vers le 15 juin : il n'y parvint que le 30 août, avec un retard de 75 jours, ayant essuyé un typhon épouvantable dans la mer des Indes, ayant perdu presque tous les chevaux qu'il avait embarqués sur le pont, et ayant subi des avaries importantes qui l'obligèrent à se réfugier dans un port de sûreté, en attendant qu'il ait pu être remorqué jusqu'à l'escale de réparations.

A la vérité, l'administration de la Guerre avait demandé au port de Toulon de ne pas charger un même bateau d'une seule nature d'objets, afin de diviser les risques. Cette règle n'avait pas pu être suivie dans la circonstance, à cause de l'urgence des envois : on eût cependant mieux fait de s'y conformer (1).

---

(1) Pour donner une idée des difficultés de début et de certaines de leurs conséquences, nous relatons ci-après la décision du 17 juin 1886 relative aux conditions dans lesquelles le comptable du service à Hanoï a dû donner récépissé aux expéditeurs de France ou d'Algérie pour les expéditions faites au titre de l'année 1885 :

« Le général de division commandant la division d'occupation du Tonkin et de l'Annam :

« Vu la lettre de M. le Ministre de la guerre du 12 avril 1886, nº 994 (*Direction du Contrôle*, 1er *Bureau*), prescrivant que tous les récépissés du matériel expédié de France et d'Algérie en 1885, à destination du Tonkin, soient immédiatement renvoyés par les comptables réceptionnaires ;

« Attendu que les observations qui ont amené cette prescription s'appliquent principalement au service de l'habillement et du campement ;

« Vu le rapport de l'Intendant militaire directeur des services administratifs en date du 11 décembre 1885, transmis à M. le Ministre de la guerre, par lettre du 16 décembre 1885, nº 634, signalant les difficultés éprouvées par le service de l'habillement et du campement et proposant l'application, dans l'espèce, des prescriptions antérieures au

Lors de la première expédition de Chine, en 1860, la fatalité s'était également abattue sur le matériel de l'habillement. Le 3 juin, le vapeur la *Reine des clippers*, portant toute la réserve d'habillement et de campement du corps expéditionnaire, fut incendié en face de Shang-Haï. Le *Weser*, qui avait été expédié de France

---

règlement de 1871, c'est-à-dire la décharge à titre exceptionnel donnée aux expéditeurs par le transporteur ou transitaire;

« Attendu que M. le Ministre de la guerre n'a pas statué directement sur ces propositions qui concordent, en partie, avec celles faites par M. l'Intendant militaire de la 15e région pour résoudre les difficultés pendantes et auxquelles le Ministre n'a pas cru devoir donner son adhésion;

« Attendu que l'article 42 du règlement du 19 novembre 1871 prévoit précisément le moyen de suppléer aux justifications normales dans certaines circonstances, et qu'en outre l'article 79 du même règlement stipule que ledit règlement « n'est point applicable à l'état « de guerre, la comptabilité dans ce cas devant être l'objet d'instruc- « tions appropriées aux circonstances »;

« Attendu que les circonstances constituant l'état de guerre ont existé en 1885 au Tonkin; que le désordre dans les réceptions n'est pas imputable aux agents de l'administration de la guerre qui n'ont pas été chargés des transports maritimes; que ce désordre même a été en grande partie un mal pour un bien, puisque l'administration de la Marine a ainsi évité le payement de surestaries considérables;

« Attendu que nul ne peut astreindre un comptable à prendre charge d'une expédition, lorsqu'à l'arrivée à destination le transporteur qui livre ne met pas le destinataire à même de faire le triage des expéditions par provenance d'expéditeurs, et que dans la circonstance le transporteur était une autre administration de l'État;

« Attendu que le fonctionnement régulier du service de transit à Haïphong n'a pu être assuré que dans le courant du mois de septembre 1885;

« Que nombre d'expéditeurs eux-mêmes ont accru les difficultés existantes du fait de l'absence de marques extérieures de reconnaissance des colis, ou par l'apposition de marques extérieures en papier, disparues;

« Attendu que les divers services à Haïphong ont rencontré de très grandes difficultés en 1885, par l'insuffisance de magasins, d'appontements et de personnel; que diverses pertes ou soustractions ont été

au mois d'août suivant pour réparer ce premier malheur, vint à son tour se perdre dans la mer de Chine, près du cap Saint-Jacques (Cochinchine), en février 1861. Ce dernier portait des chaussures et du campement impatiemment attendus, ainsi que beaucoup de colis d'habillement des corps. Ce fut un véritable

---

constatées sans qu'il ait été possible de désigner l'expédition à laquelle se rapportaient les pertes ou avaries; qu'enfin l'urgence des besoins a obligé dans quelques cas à faire des envois aux troupes, de colis en transit non déballés et non encore reconnus, ou dont l'attribution n'était pas possible;

« Que ces difficultés inhérentes à l'état de guerre exigent des mesures exceptionnelles;

« Sur le rapport de M. l'Intendant militaire directeur des services administratifs, et sous réserve de l'approbation du Ministre de la guerre,

« DÉCIDE :

« Art. 1er — L'officier d'administration comptable du magasin central de l'habillement et du campement à Hanoï, donnera immédiatement et sous la date du 31 décembre 1885, décharge à tous expéditeurs des expéditions faites de France ou d'Algérie en 1885, et pour lesquelles les récépissés n'ont pas encore été renvoyés.

Art. 2. — Le compte de gestion de 1886 reprendra comme premier article les restants au 31 décembre 1885.

« Un inventaire de rigueur sera fait dans le magasin de ce service et dans ses annexes à la date du 1er juillet 1886, et le procès-verbal d'inventaire, ajoutant les sorties et défalquant les entrées effectuées au cours du premier semestre, rétablira la situation réelle des existants au 1er janvier 1886, qui, comparée aux existants en écritures, fera ressortir les excédents ou les manquants.

« Le comptable, sous la date de la clôture du procès-verbal, fera recette des excédents, et fera sortie des manquants ainsi constatés.

« Art. 3. — Un rapport spécial, concernant cette opération et en développant les résultats, sera adressé au Général commandant pour être transmis au Ministre de la guerre. »

« Fait au quartier général à Hanoï, le 17 juin 1886.

« E. JAMONT. »

désastre pour ce service. A cette époque, le télégraphe n'existait pas sur toute la ligne, et il fallait passer par le Cap.

Dès le début, nous avons organisé le service en vue d'assurer aux troupes européennes du département de la Guerre, par les moyens de l'administration, l'habillement proprement dit, l'équipement, le campement et les effets de chaussure. Les dépôts des corps en France ou en Algérie n'avaient plus à expédier à leurs portions détachées que le petit équipement (moins les effets de chaussure) et les objets accessoires. Dès la fin de 1885, nos magasins étaient suffisamment approvisionnés pour que le service ait pu fonctionner avec régularité d'après ces bases générales.

Les troupes du département de la Marine ont conservé, au point de vue de ce service, une autonomie complète, et ont continué à être pourvues par le magasin spécial établi auprès de la portion secondaire, sorte de magasin central géré au titre de l'un des régiments d'infanterie de marine, *approvisionné intégralement par les envois des dépôts de France*, et assurant les besoins de toutes les unités détachées au Tonkin ou en Annam. Le magasin des corps de la Marine, établi d'abord à Hanoï, fut transféré à Thuan-An au mois d'août 1885, lorsqu'une nouvelle répartition des troupes du corps d'occupation eut pour effet d'établir la presque totalité des troupes de la Marine dans la circonscription dont Hué était le chef-lieu. Le service de l'intendance n'est donc intervenu en rien dans l'exécution du service de l'habillement pour ces troupes, si ce n'est pour en contrôler les résultats, et quelquefois pour satisfaire à des demandes de cessions.

Quant aux corps indigènes, il faut distinguer ceux qui étaient organisés au titre du département de la

Marine (1er, 2e et 3e régiments de tirailleurs tonkinois) et ceux qui étaient formés au titre de la Guerre (4e régiment de tirailleurs tonkinois et bataillons de chasseurs annamites).

Aux premiers, le magasin spécial de la portion secondaire de l'infanterie de marine fournissait l'équipement et l'armement, ainsi que l'habillement des cadres européens. Les magasins administratifs de la Guerre en faisaient autant pour les troupes indigènes formées au titre de ce département.

L'habillement tout spécial des indigènes était habituellement, soit pour les corps au titre de la Marine, soit pour les corps au titre de la Guerre, assuré par des marchés locaux que passaient les conseils d'administration. Néanmoins, le service de l'intendance dut fréquemment substituer son action à celle de ces conseils et pourvoir à la fourniture de ces effets spéciaux, notamment pour le premier habillement des formations nouvelles, ainsi que pour les corps indigènes établis dans des localités trop éloignées des centres de production.

Enfin, l'équipement spécial des coolies nous incombait complètement.

Ce partage d'attributions, un peu compliqué, avait le grand avantage de laisser fonctionner, suivant leurs méthodes propres, les troupes des deux départements ministériels.

§ 2. — TENUE DES TROUPES.

L'habillement des troupes de la Marine aux colonies repose essentiellement sur les effets *coloniaux :* la vareuse en molleton, le pantalon de flanelle, le pantalon blanc, le gilet de laine, le casque en liège, la ceinture de flanelle.

Mais, en outre de ces effets, communs à toutes les

colonies, les usages particuliers à chacune d'elles ont consacré certains effets complémentaires variables suivant le climat et les moyens locaux d'approvisionnement ou de production. L'administration centrale du département de la Marine n'intervient pas pour les effets de cette seconde catégorie, qui sont toujours à la charge des masses individuelles encore en vigueur dans les troupes de ce département ministériel.

Sous le climat de l'Annam et du Tonkin, tout comme en Cochinchine, il est impossible de supporter des vêtements de laine ou de flanelle, même en étoffes très légères, pendant les six mois d'été. Très peu de personnes peuvent même supporter le gilet de flanelle sur la peau, à cause de l'éruption dénommée *bourbouille* (1), qui couvre tout le corps de la façon la plus désagréable, et à laquelle très peu d'Européens échappent.

Pendant la bonne saison, c'est-à-dire en hiver, les troupes de la Marine portaient la vareuse, le pantalon de flanelle, et, selon le cas, le casque ou le képi. Le gilet de laine, sur certains points et à certains moments de l'hiver, constituait un renfort très opportun dispensant d'utiliser la capote beaucoup trop chaude : pourtant ce dernier vêtement était utilisable dans quelques régions, et à certains jours un peu plus froids que d'ordinaire ou très pluvieux.

Du 15 avril au 15 octobre, le soldat de marine portait le pantalon blanc en toile, le casque blanc, et à la vareuse de molleton substituait un vêtement de fantaisie appelé *kéo*, sorte de veston droit à la coupe annamite, non ajusté, fabriqué avec une étoffe indigène en toile,

(1) La *bourbouille* couvre presque tout le corps; elle apparaît dès que la température s'établit en permanence à 28 degrés et au-dessus; elle disparaît naturellement quand la température moyenne s'abaisse au-dessous. Il existe quelques moyens d'en adoucir les effets, mais non de la supprimer.

de qualité plus que médiocre, et surtout d'une détestable teinture brun foncé. Les officiers, eux aussi, avaient adopté un kéo de même forme, mais en soie noire très légère, un tant soit peu plus élégant, mais pas plus solide. Le kéo d'officier, propre peut-être, était cependant trop négligé : quant à celui du soldat, il était, au bout de peu de semaines, absolument malpropre et donnait à la troupe un aspect débraillé des plus déplorable. Quand sa tenue est trop négligée, le soldat se laisse aller : le moral et la discipline en souffrent.

Les corps de troupes du département de la Guerre suivirent naturellement les errements de la Marine. Les anciens de 1884 portaient le kéo et le pantalon de treillis ; les nouveaux venus de 1885 imitèrent l'exemple. Au mois d'août 1885, le général de Courcy décida de réagir énergiquement : il proscrivit le kéo et ordonna que la troupe porterait le bourgeron et la ceinture de laine des zouaves par-dessus le vêtement. L'aspect des troupes changea tout de suite.

Mais cette solution ne pouvait être que provisoire. Le bourgeron dans sa forme réglementaire est un vêtement de corvée plus que de tenue : formé d'un tissu serré et relativement pesant, il était encore trop chaud et trop lourd pour la saison d'été. Chacun de nous était hanté de l'aspect si élégant des soldats européens de l'armée anglaise des Indes que nous avions vus dans les escales d'Aden, de Colombo et de Singapoore, et l'on aspirait à une création du même genre.

Mais sur ces entrefaites la saison froide approchait, les difficultés politiques en France donnaient quelques appréhensions au point de vue de l'occupation, d'importants rapatriements de troupes étaient annoncés, le commandement en chef changeait deux fois de main, et c'est seulement en avril 1886, à la prise de possession de M. le général Jamont, que l'adoption d'un veston

blanc de la tenue d'été fut décidée et que l'on entra dans la voie de la réalisation.

Les considérants de la décision du 21 juin 1886 méritent d'être relatés.

« Attendu que la tenue dite coloniale, et notamment la vareuse de molleton, est intolérable pendant la période des grandes chaleurs du 1er mai au 30 septembre ;

« Que, dans cette période, l'égalité habituelle de la température, tant de nuit que de jour, qui caractérise les climats tropicaux, permet de porter sans danger les vêtements de toile; qu'au surplus les hommes de troupe ont toujours à leur disposition un gilet de flanelle et une ceinture de flanelle;

« Attendu que le bourgeron, utile comme vêtement de corvée et de travail, est déjà lourd par lui-même; qu'en outre, sa coupe disgracieuse n'en peut faire un vêtement convenable de parade, de service ou de ville,

« Décide, etc. . . . . . »

Le veston blanc était dès lors attribué aux troupes à pied de toutes armes (zouaves compris), à l'artillerie, au train des équipages, aux cavaliers de remonte et à la gendarmerie.

Ce veston, en toile de coton croisée, demi-ajusté, avait un aspect assez élégant.

Des pattes d'épaule en drap recevaient les numéros des corps ou les attributs distinctifs dont sont pourvus les collets des effets réglementaires. Des couleurs variées pour les pattes d'épaules, pour les numéros et attributs permettaient de distinguer les armes. Enfin les pattes d'épaule, les insignes de grade ou de fonctions, ainsi que les boutons étaient mobiles afin de permettre le lavage de l'effet.

Le veston blanc devait être porté dans la tenue de parade, de service en armes et de ville. Chaque homme devait en avoir deux et ne plus posséder alors qu'un seul bourgeron réservé aux corvées, aux exercices intérieurs et à la tenue de quartier.

Cette création fut très bien accueillie : on sentait le

soldat tout heureux d'une tenue qui le relevait à ses yeux ; le débraillé disparut tout à fait au grand avantage du moral qu'il est si important de soutenir sous ces climats difficiles.

La recherche d'une tenue d'été pratique pour les troupes à cheval (chasseurs d'Afrique et spahis) avait vivement préoccupé, dès 1885, l'officier supérieur chargé de ce commandement. En 1886, la cavalerie ne comprenait plus qu'un escadron de spahis et les dispositions prises ou à prendre avaient un moindre intérêt. Disons seulement que pour ces troupes, comme pour les hommes montés de l'artillerie et du train, on avait dû proscrire absolument le pantalon de cheval réglementaire et adopter pour l'été le pantalon de treillis et des jambières en toile; pour l'hiver, le pantalon d'ordonnance et des jambières en cuir. On fit des modèles-types et des descriptions spéciales pour ces diverses jambières.

En résumé, à partir de 1886, la tenue de garnison des troupes européennes a comporté essentiellement les vêtements ci-après :

Tenue d'été : Casque, veston blanc ou bourgeron (selon le cas). pantalon de treillis, ceinture de laine, ceinture de flanelle ; jambières en toile (hommes montés).

Tenue d'hiver : Casque ou képi, veste, pantalon d'ordonnance, capote ou manteau (en cas de besoin), ceinture de flanelle, gilet de laine, jambières en cuir (hommes montés).

Le veston blanc n'était qu'une tenue de garnison. Ce vêtement est peu pratique pour les marches et moins encore pour les expéditions. Celles-ci sont fort rares, il est vrai, en été à cause des dangers qu'elles présentent pour la vie des hommes.

Les Anglais dans l'Inde ont pour l'été deux tenues différentes : la tenue blanche de garnison et la tenue de couleur cachou clair pour les marches et expéditions, l'une et l'autre faites de même étoffe, en toile de coton croisée fort belle. La teinture de la toile de couleur est brevetée : cette toile provient exclusivement des fabriques de Manchester.

M. Harmand, ancien commissaire général au Tonkin en 1883, et alors consul général à Calcutta, envoya à M. Paul Bert, en 1886, des renseignements fort intéressants et des échantillons et modèles-types. Il fut alors question d'adopter pour le Tonkin un veston unique couleur cachou pour l'été et des essais furent tentés en 1887. Mais ils ne furent pas appréciés, paraît-il, et le veston blanc serait resté seul réglementaire.

Les tirailleurs tonkinois indigènes ont reçu, dès le début de leur formation, la tenue déjà adoptée en Cochinchine pour le régiment de tirailleurs annamites. Cette tenue comprenait un veston et un pantalon court à la coupe annamite, c'est-à-dire coupe droite, le salacco muni de son turban et de sa jugulaire, une ceinture et des sandales annamites (1). Le tirailleur est en outre pourvu de l'équipement et de l'armement normal, du bidon, d'un quart, de l'étui-musette, d'une marmite en

---

(1) Chaque tirailleur a trois jeux de vestons et de pantalons : le premier en flanelle bleu foncé pour l'hiver, le second en calicot blanc pour l'été, le troisième en calicot noir, destiné soit à suppléer les autres, soit à être porté pendant les marches et opérations.

Le *salacco*, coiffure locale extrêmement originale, est une sorte de cône très aplati, formé de lamelles de bambous convergeant vers le sommet et fixées sur une coiffe intérieure de bambou fin natté. Le turban est une bande de calicot noir que tous les Annamites enroulent autour de la tête pour maintenir les cheveux qu'ils gardent longs comme les femmes. La jugulaire est une bande de cotonnade rouge qui se passe dans les anneaux du salacco, ceint le front, se noue sous le chignon et retombe par ses extrémités sur le dos de l'homme.

cuivre (pour quatre hommes) destinée à la préparation du riz et enfin du *coupe-coupe* annamite.

Cette tenue fort originale, parfaitement adaptée aux coutumes de la population, est simple, économique et aussi convenable pour le soldat isolé que pour la troupe sous les armes. On ne peut lui faire qu'un seul reproche, c'est d'être par trop sommaire et trop légère pour les troupes qui expéditionnent en pays de montagne pendant l'hiver. Nous avons voulu, à cet effet, doter les corps tonkinois d'un certain nombre de caleçons et de gilets en cotonnade ouatée à la mode des réguliers chinois, et nous n'avons jamais bien compris pourquoi les chefs de corps n'ont pas adhéré à une proposition dont l'humanité et le souci de la conservation de la troupe devaient leur conseiller l'adoption.

Pour terminer cette question si importante et si délicate de la tenue sous de tels climats, il nous reste à dire un mot de la tenue de bord pour les troupes qui s'embarquent de France ou d'Algérie à destination du Tonkin (1).

La tenue pendant la traversée est la suivante :

1 capote.
1 veste.
2 bourgerons (à bord, l'homme porte le bourgeron seul qu sur la veste suivant la température).
1 pantalon de drap.
2 pantalons de toile (à bord et à terre l'homme porte un pantalon de toile seul ou par-dessus celui de drap suivant la température).
1 gilet de flanelle.
1 ceinture de flanelle.
1 ceinture de laine.
1 képi avec couvre-nuque.

---

(1) Circulaire ministérielle des 2 avril, 18 août et 6 octobre 1885, toujours en vigueur.

A terre, pendant les escales, l'homme porte, outre les ceintures de flanelle et de laine et le gilet de flanelle :

1 képi avec couvre-nuque.
1 veste avec ou sans capote.
1 pantalon de toile seul ou sur le pantalon de drap suivant la température.

Les effets emportés doivent être neufs ou très bons, à l'exception des effets de drap qui, après le débarquement, seront remplacés par des effets coloniaux (pantalons, vestes, dolmans ou tuniques, capotes, manteaux, képis).

Les couvre-nuques et les gilets de flanelle sont généralement distribués au port d'embarquement par les soins du service du campement.

L'instruction ministérielle du 18 août 1885 avait prescrit que les autres effets coloniaux (casques, vareuses, pantalons de flanelle) seraient embarqués en même temps que les troupes pour être délivrés à l'arrivée au Tonkin.

Cette disposition n'était applicable qu'aux troupes en détachement et n'a pas eu d'ailleurs le résultat qu'on en attendait, les troupes étant déjà arrivées à leur destination définitive, soit au Tonkin, soit en Annam, au moment où le navire déchargeait à Haïphong les colis en cale.

Les prescriptions qui précèdent relativement à la tenue de bord sont très judicieuses et bien appropriées à l'échelle si grande des températures par lesquelles on passe, quelle que soit la saison. Il est certain, toutefois, que le casque fait défaut et n'est pas suffisamment suppléé par le couvre-nuque dans tous les cas où les hommes de troupe ne sont pas complètement protégés sur le pont du navire par les tentes de bord contre les ardeurs solaires.

Nous verrons plus loin (chapitre IX) que la tenue de

bord pour les troupes rapatriées du Tonkin en France présente des différences sensibles avec la tenue pour la traversée inverse et nous en ferons connaître le motif.

§ 3. — PRODUCTION LOCALE. — MARCHÉS.

L'une des premières préoccupations du service de l'intendance fut de donner à la confection locale toute l'extension possible. La facilité d'assimilation des Asiatiques, l'abondance et l'économie de la main-d'œuvre s'y prêtaient parfaitement ; si le succès couronnait cette tentative, on favorisait nos courageux compatriotes, on introduisait dans le pays de nouvelles sources de travail, on économisait la dépense et on se mettait à l'abri de tous les aléas et des retards provenant des envois par la métropole.

A la vérité, et sauf pour quelques articles, le Tonkin ne pouvait pas fournir les matières premières, mais il donnerait la main-d'œuvre et c'était déjà bien appréciable.

Pour les matières premières, un grand marché était voisin, celui de Hong-Kong et, en cas de besoin, celui de Shang-Haï, tous deux anglais sans doute ; mais à cette époque, et eu égard au régime douanier alors en vigueur, la France ne pouvait pas lutter pour les importations des toiles de fil et de coton notamment. Or ce régime douanier pouvait se modifier (il l'a été depuis en effet), et l'on pouvait espérer, même en 1885, qu'un jour prochain viendrait où nos manufactures du Nord et de l'Ouest se substitueraient à la production anglaise pour servir non seulement les besoins de nos troupes, mais encore ceux des indigènes.

Un Français intelligent et entreprenant (1) se mit à

(1) M. Bourgoin-Meiffre, négociant à Hanoï.

l'œuvre. C'était plaisir à voir au bout de peu de semaines un grand nombre de femmes tonkinoises manœuvrer la machine à coudre sur la devanture de leurs boutiques avec une habileté comparable à celle de nos ouvrières.

Le travail de coupe donna beaucoup de peines : l'indigène ne connaît que la coupe droite. Lorsqu'il travaille à la main le point est espacé, irrégulier ; le fini de notre confection lui est indifférent, inconnu même. Cette sorte de dressage était nécessaire, eu égard à nos exigences : on y parvint par la patience et la surveillance.

Dans le deuxième semestre 1885 plus de 80,000 effets de diverses sortes furent confectionnés à Hanoï pour le compte de l'administration ; en 1886, ce chiffre dépassa 135,000, sans compter la très grande quantité d'effets destinés à l'habillement et à l'équipement des régiments de tirailleurs tonkinois et qui, la plupart du temps, ont fait l'objet de marchés passés directement par les conseils d'administration.

Il est à noter que l'initiative due principalement à l'Européen que nous avons nommé, n'a pas eu pour effet de nous laisser à sa discrétion, car son exemple fut tout de suite imité par quelques maisons rivales, et, un peu plus tard, par des maisons chinoises. Aussi avons-nous pu presque toujours nous conformer, et avec succès, à la règle de l'adjudication.

Voici les prix payés pour quelques articles ; on jugera du bon marché absolu ou relatif de ces fournitures :

Le veston blanc, dont nous avons parlé plus haut, a été payé de 3 fr. 27 à 3 fr. 50 ; le pantalon de toile, de 3 fr. 54 à 3 fr. 65 ; le bourgeron de toile, 3 francs ; le sac à distribution, 4 fr. 50 ; le couvre-nuque, 0 fr. 57 ; le couvre-casque d'été (blanc), 0 fr. 18 ; le couvre-casque d'hiver (noir), de 0 fr. 25 à 0 fr. 30.

La collection complète de ceux des effets d'habillement et d'équipement à la charge de la masse indivi-

duelle des tirailleurs tonkinois (moins la couverture de laine) (1) a coûté 24 francs en 1885 et 28 fr. 50 en 1886. La couverture de laine des Tonkinois (analogue à notre petite couverture), a coûté 9 fr. 75.

Un grand nombre d'objets destinés à l'équipement des coolies ont été acquis sur les lieux et payés à des prix très avantageux : chapeau de paille, 0 fr. 09 ; manteau de paille, 0 fr. 12 ; marmite en cuivre, 2 fr. 30 ; bambou, 0 fr. 25 ; corde de suspension, 0 fr. 025. Le prix des couvertures pour coolies a varié de 7 fr. 15 à 8 fr. 45 : ces couvertures étaient de grande dimension, laine et coton, d'une superbe teinture rouge qui plaisait aux Annamites, très fiers de la porter en sautoir. Ces couvertures étaient de fabrication anglaise et étaient généralement acquises sur le marché de Hong-Kong.

§ 4. — COUCHAGE DES TROUPES.

Le service du couchage des troupes n'a pas été une mince complication, par suite de la dissémination du matériel dans les postes. Nous avons déjà dit (chap. IV), que ce service ne pouvait être assuré que par la gestion directe : il a été rattaché à celui de l'habillement et du campement.

Au début de l'expédition du Tonkin, l'administration de la Marine avait fourni environ un millier de fournitures régulières du couchage des troupes européennes

(1) Voici les prix réellement bien économiques du marché de 1885 : veston de flanelle, 5 fr. 90 ; veston blanc, 1 fr. 35 ; veston noir, 1 fr. 60 ; pantalon de flanelle, 6 fr. 20 ; pantalon blanc, 1 fr. 35 ; pantalon noir, 1 fr. 90 ; turban noir, 50 cent. ; ceinture bleue, 35 cent. ; pochette annamite, 70 cent. ; musette, 90 cent. ; quart, 34 cent. ; bidon annamite et courroie, 70 cent. ; coupe-coupe, 1 franc ; marmite en cuivre (une pour quatre), 2 fr. 75 ; salacco, 1 fr. 05 ; paire de sandales, 45 cent.
En 1886 ces prix ont été légèrement majorés.

de la marine. Ce matériel avait été réparti dans les places principales ; il devait être utilisé surtout aux infirmeries de corps ; en réalité, on le trouvait surtout occupé par les sous-officiers, par les secrétaires, ordonnances et plantons des états-majors ou des officiers.

L'état de guerre en 1884 et 1885, la mobilité continuelle des troupes n'avaient pas permis de songer à la création d'un système régulier de couchage. Les troupes, à cette époque, étaient presque partout logées sous baraques ou sous paillottes : elles couchaient sur des sortes de lits de camp soit individuels, soit continus, construits en bois ou en claie de bambou par le service du génie, et le plus souvent encore par l'industrie des hommes. Nos soldats se reposaient sur ces lits de camp à la mode annamite, c'est-à-dire avec la faible interposition d'une natte en joncs tressée, et avec le secours de l'inévitable moustiquaire suspendue à une traverse longitudinale. Toute la population indigène, sauf les mandarins ou les marchands aisés, vit et dort de cette façon assez primitive.

Jusqu'au mois de mai 1886, nos hommes n'ont pu, ni en hiver, ni en été, se déshabiller régulièrement pour dormir, et ils ont couché sur la dure. Il est vrai que sous ce climat, il deviendrait difficile, du moins en été, de dormir sur notre moelleux coucher d'Europe. Là-bas, les sommiers élastiques, les nombreux matelas de laine ne sauraient être favorables au repos.

Le drap de lit, quoique assez difficile à supporter en été, est un élément d'hygiène pour le soldat ; en hiver, d'ailleurs, on supporte le drap et même la couverture de coton, quelquefois celle de laine. Il y avait donc un intérêt de premier ordre à ne pas prolonger une situation que l'état de guerre avait seul justifiée, et il fallait constituer pour nos soldats un système de couchage régulier, en rapport avec nos habitudes d'une part, et d'autre part avec les nécessités du climat.

Au surplus, le général de Courcy, au mois de novembre 1885, avait pris des décisions énergiques en vue de la construction de casernements réguliers à Hanoï, Son-Tay, Dap-Cau, Phu-Lang-Thuong, Quan-Yen, Nam-Dinh, c'est-à-dire dans les principaux centres d'occupation. Ce n'était pas alors une chose aisée que d'arrêter l'assiette des casernements en présence de l'inconnu des effectifs définitifs à maintenir en Indo-Chine et de l'inconnu du mode et des conditions de l'occupation du pays. Pourtant on décida une assiette, et le service du génie eut l'ordre d'en poursuivre l'exécution, de façon que les troupes fussent régulièrement casernées dans les principaux centres à partir du 1er mai 1886, c'est-à-dire au début de la mauvaise saison.

Le service du génie déploya une activité extraordinaire et parvint, en six mois, à terminer les belles casernes de la citadelle d'Hanoï. Malheureusement, la majeure partie des crédits fut retirée à ce service à la suite des injonctions formelles et réitérées du Ministre de la guerre, qui était lui-même obligé de se maintenir dans les crédits très-limités que des considérations d'ordre purement politique avaient conduit le Parlement à voter pour l'exercice 1886. Tous les fonds disponibles furent alors reportés sur Hanoï, où les travaux essentiels furent achevés. Ceux des autres places durent être suspendus : toutefois, ils étaient assez avancés pour être encore de quelque utilité, et ils permirent un abri sortable pendant la saison d'été.

La création de casernements réguliers amenait forcément celle du couchage. L'instruction du 24 avril 1886, approuvée par M. le général Jamont, a satisfait à cette nécessité.

Le service des lits militaires au Tonkin, à partir de ce moment, a été assuré, selon le cas, par le couchage

normal ou par le couchage auxiliaire : le premier, mis en service dans les vingt places principales dont un ordre spécial indiquait la fixation; le second, mis en service dans les places plus secondaires, ainsi que dans les postes.

Le couchage normal a été composé des effets ci-après :

Un lit en bambou.
Un matelas en *coton*.
Une enveloppe de traversin garnie de paille.
Une natte en jonc.
Une paire de draps.
Une moustiquaire.

En outre, tout homme utilisait pour le couchage, et lorsque la température l'exigeait, la petite couverture de campement dont il était habituellement détenteur au titre du service du campement.

On avait demandé en France des chalits ordinaires avec tréteaux en fer, dont l'envoi avait été ordonné par le Ministre de la guerre ; mais, au dernier moment, la métropole ne crut pas devoir faire ce sacrifice, et l'on se résolut, vu l'urgence, à confectionner des lits tout en bambous. A l'usage, cependant, le premier type n'a pas été reconnu assez solide, mais ce matériel, fort économique, a pu être confectionné très vite, sur les lieux mêmes, et a été, en somme, un utile expédient de transition.

Le matelas en coton, dit *cambodgien*, est formé de coton cardé, légèrement comprimé et renfermé dans une enveloppe de toile dans laquelle il est maintenu par des piqûres serrées. La matière première est venue de Cochinchine. Cette sorte de matelas, assez commune en Orient, procure un coucher un peu dur, comme il convient sous ce climat, mais cependant assez agréable.

La natte en joncs, interposée entre le matelas et le drap, entretient pour l'été une fraîcheur nécessaire.

Enfin la moustiquaire est suspendue par son sommet à une traverse longitudinale placée à 2m,50 environ au-dessus du sol, entourant ainsi le lit par une sorte de cône. Toutefois les chalits en fer de la marine étaient disposés de façon à pouvoir supporter un encadrement parallélipipédique procurant sous la moustiquaire une chambre d'air plus considérable et plus commode.

Dix mille couchers de cette sorte ont été constitués au Tonkin même, du mois d'avril au mois de juin 1886.

Nous nous proposions de les améliorer dans la suite par l'addition d'une paillasse, par une couverture de coton très utile dans les saisons intermédiaires de printemps et d'automne, et par la consolidation du lit.

Le couchage normal, en outre du matériel ci-dessus décrit, comprenait aussi les effets du couchage régulier provenant de la marine dont il a été parlé (lit en fer, matelas et traversin en laine et crin), et en outre un certain nombre de matelas et traversins en varech qui avaient servi au couchage des troupes pendant la traversée de France à Haïphong dans les bateaux du commerce et que les capitaines des navires nous cédaient à bas prix.

Par l'ensemble de ces ressources nous disposions en 1886 de 12 à 13,000 couchers réguliers, suffisants pour le service des places.

Le couchage auxiliaire, destiné surtout aux postes, comprenait :

Une enveloppe de paillasse garnie de paille.
Une enveloppe de traversin garnie de paille.
Une natte.
Une paire de draps.
Une moustiquaire.

Ce couchage reposait, suivant les cas, sur un lit de camp ou sur un lit individuel confectionné par l'industrie des occupants dans les petits postes. On s'abstenait

d'ailleurs de distribuer les draps ou les moustiquaires dans certains postes où ces objets n'étaient pas reconnus indispensables et se seraient inutilement détériorés.

Au point de vue de l'exécution du service, on distingue le matériel administratif, placé sous l'administration d'un comptable, et le matériel de corps dont les conseils d'administration sont comptables.

Les nattes et les draps constituent le matériel de corps : tout le reste forme le matériel administratif. Cette distinction était motivée par l'impossibilité, pour le comptable administratif, de suivre les mouvements des nattes et des draps en service dans les corps.

Par exception, tout le matériel de couchage destiné aux cadres européens des tirailleurs tonkinois a été délivré aux conseils d'administration de ces corps qui en sont devenus comptables, exception motivée par le petit nombre de ces fournitures, par la fixité des centres d'administration de ces corps ainsi que des circonscriptions d'occupation.

Le couchage des ordonnances d'officiers sans troupe, secrétaires, plantons, etc., ne couchant pas au quartier, a été délivré aux officiers ou aux chefs de service responsables du couchage de leur personnel.

Dans les postes, le service était géré par l'officier d'approvisionnement. Dans chaque arrondissement de sous-intendance, le comptable de l'un des services administratifs centralisait les opérations des places et postes de la circonscription. Enfin, le comptable du magasin central de l'habillement et du campement à Hanoï centralisait tout le service pour la division d'occupation.

Une instruction du 1er mai 1886 fixait toutes les règles de comptabilité applicables aux gérants dans les places ou postes, aux comptables des circonscriptions, au comptable central, aux corps de troupe.

Les matelas cambodgiens ont été payés 27 fr. 64 et

seulement 16 fr. 30 lorsque l'enveloppe a été fournie au titulaire du marché (1). Le lit en bambou a coûté 3 fr. 20 ; la natte en jonc, 0 fr. 44 ; l'enveloppe de paillasse pour fourniture auxiliaire, 6 fr. 50. Les draps ont été cédés par le service des hôpitaux qui en avait de forts excédents.

En résumé, la création du matériel et l'organisation du service des lits militaires, réalisées du mois d'avril au mois de juin 1886, ont considérablement amélioré le bien-être des troupes; nous ne pouvons oublier comment le soldat a manifesté sa satisfaction, non plus que les excellents résultats acquis au point de vue sanitaire à partir du jour où les troupes de Hanoï sont entrées en caserne, régulièrement logées et couchées; nous avons encore présent à la mémoire le plaisir que nous a causé à tous la destruction des horribles baraques de la citadelle où le choléra de 1885 avait fait tant de victimes. Alors nous avons reporté notre pensée vers le chef éminent qu'un ordre du gouvernement avait rappelé en France et qui, en ce qui concerne les casernements, avait montré une judicieuse initiative secondée par une énergique volonté. Dans cette circonstance aussi, le service du génie s'est brillamment déployé. Un million de plus et tout était fini dans les places principales. Plusieurs années ont passé depuis, et la misère des budgets a laissé les choses à peu près en cet état (2).

---

(1) Un grand nombre d'enveloppes de paillasse, en excédent, ont été transformées en enveloppes de matelas.

(2) Dans ces derniers temps, l'opinion publique a été égarée considérablement par divers articles de journaux qui ont pu laisser penser qu'au Tonkin tout était encore à faire pour le logement et le couchage des troupes.

En ce qui concerne le couchage, nous affirmons que lors de la remise du service de l'administration de la Guerre à celle de la Marine (1er janvier 1888), tout le matériel était constitué à raison des besoins réels et dans les conditions relatées à ce chapitre.

CHAPITRE VIII.

Service de santé.

Au chapitre IV, nous avons fait connaître très sommairement l'organisation d'ensemble du service de santé, qui a constamment comporté de 13 à 14 ambulances, auxquelles, en 1887, on a restitué la dénomination plus vraie d'hôpitaux militaires.

Nous avons exposé que, conformément au règlement de campagne, l'intendance n'a pris aucune part à l'organisation de ce service, à l'emploi du personnel, à la disposition du matériel, non plus qu'à l'utilisation des dons provenant des sociétés de secours. Notre action s'est donc limitée à l'ordonnancement des dépenses, à la surveillance des gestions et au fonctionnement du bureau de comptabilité (1).

---

(1) Dans ces conditions, le service a parfaitement fonctionné sans gêne pour personne. La récente loi, complétant l'autonomie du service de santé, a attribué aux directeurs de ce service non seulement une action complète sur le personnel et sur le matériel, mais encore l'ordonnancement et par conséquent la surveillance administrative. Nous tenons ici à constater que le règlement du 25 août 1884 sur le service de santé en campagne, avait délimité les attributions des deux services de santé et de l'intendance dans des conditions tout à fait pratiques et raisonnables et qui, évitant d'absorber le corps médical dans la partie purement technique de l'administration, ne compromettaient en rien l'initiative, l'action et la responsabilité d'exécution incombant à la direction du service de santé et à ses organes. C'est ce partage d'attributions du règlement de campagne qui, à notre avis, eût pu être plus judicieusement adopté par la loi pour le fonctionnement normal du temps de paix.

Il y a maintenant tant d'ordonnateurs dans le département de la Guerre, que bientôt on demandera qu'il n'y en ait plus qu'un seul par corps d'armée, ordonnançant pour tous les services.

Nous n'aurions donc, pour ce qui concerne notre compétence, rien d'intéressant à dire à ce sujet, s'il ne convenait d'appeler l'attention sur une formation spéciale non prévue par les règlements actuels et qui a rendu au Tonkin de très réels services, les *infirmeries-ambulances*.

Les hôpitaux, d'ailleurs nombreux, ont suffi tant que le corps expéditionnaire s'est borné à occuper dans le Delta un nombre assez restreint de garnisons ou de postes. Mais dès qu'on s'est étendu vers les frontières, dès qu'on est entré dans la voie de l'occupation dispersée, et lorsque la longue bande de l'Annam fut parsemée de garnisons, on sentit la nécessité d'installations sanitaires plus sérieuses que les infirmeries régimentaires, d'ailleurs souvent embryonnaires, et moins compliquées cependant que les hôpitaux réguliers.

Nos règlements actuels ont bien prévu des hôpitaux annexes ; mais ces derniers exigent encore un personnel hospitalier spécial, ils supposent un système alimentaire identique à celui de l'hôpital principal, et, par suite, toutes les complications de gestion d'un établissement hospitalier normal.

Le but à atteindre consistait à faire faire le service médical par les médecins des corps, à se passer tout à fait d'officiers d'administration du service des hôpitaux et d'infirmiers militaires, et, cependant, à donner aux malades une amélioration sérieuse dans le régime et une installation plus confortable.

On peut affirmer que ce résultat a été obtenu dès le 7 juillet 1885, par les dispositions prises à ce moment sur l'initiative personnelle de M. le général de Courcy. Cette première instruction a été refondue et revisée un an plus tard par M. le général Jamont : c'est cette dernière seulement qu'il est utile d'analyser.

Les infirmeries-ambulances étaient destinées à tenir lieu d'hôpitaux ou d'ambulances partout où l'organisa-

tion de l'une de ces formations hospitalières n'était pas reconnue possible ou indispensable.

La décision prescrivant l'ouverture d'une infirmerie-ambulance désignait le corps de troupe chargé de son administration et fixait le minimum des lits à y entretenir.

Le médecin chef y dirigeait le service comme dans une infirmerie de corps sous l'autorité du chef de corps, et, dans les conditions communes, sous celle du commandant d'armes. Mais en ce qui concerne le service technique, le traitement des malades, la prophylaxie des épidémies, les demandes de matériel et de médicaments, le médecin chef provoquait et recevait les ordres et instructions du directeur du service de santé.

Le couchage et le matériel étaient fournis par le service de santé.

Tout homme entrant à l'infirmerie-ambulance était considéré comme faisant mutation et cessait de percevoir la solde et les vivres au titre de son corps.

Mais chaque infirmerie-ambulance était dotée d'une masse alimentée par une allocation spéciale fixée par homme et par jour, imputable au service de santé, avancée par le corps administrateur et remboursée à ce corps dans les conditions ordinaires.

Cette allocation, d'abord fixée à 1 fr. 25, a été réduite à 1 franc en 1886 : toutefois, elle a été maintenue à 1 fr. 25 pendant les 90 premiers jours du fonctionnement de toute infirmerie nouvelle.

Cette masse était destinée à assurer l'alimentation des malades, à payer le salaire des coolies, à améliorer l'installation matérielle de l'infirmerie-ambulance, en tant que locaux, ustensiles, achat de paille de couchage, confection et entretien de mobiliers à l'usage des malades. Les recettes et les dépenses étaient justifiées dans une forme simple et analogue à celle de la masse

d'alimentation des infirmeries dans les corps de troupe à l'intérieur.

Chaque homme traité avait d'ailleurs droit aux vivres en nature, d'après la ration commune, mais au titre des hôpitaux.

Le boni de la masse appartenait à l'infirmerie-ambulance et non au corps administrateur, et même pouvait, sur la proposition du directeur du service de santé et l'ordre du Général commandant, être versé en tout ou partie à une autre infirmerie qui ne serait pas susceptible, avec ses propres ressources, de réaliser les améliorations nécessaires.

Au point de vue de la gestion du matériel, des formalités relatives aux décès et des successions, toute infirmerie-ambulance était rattachée à un hôpital militaire déterminé par une décision.

Ainsi, la gestion était analogue à celle des infirmeries de corps pour ce qui concerne l'alimentation : elle se rattachait au système hospitalier pour le reste.

On remarquera l'affectation des fonds de la masse d'infirmerie-ambulance à l'amélioration des *installations*. En effet, ces petites formations hospitalières étaient le plus souvent organisées dans des localités où le service du génie n'avait aucun agent, et où il fallait venir en aide, d'une manière plus ou moins indirecte, aux corps de troupe chargés, en ces lieux, de pourvoir à leur installation par leur propre industrie. A ces causes, vinrent, à partir de 1886, s'ajouter les difficultés budgétaires. Les crédits que le Ministre de la guerre alloua au service du génie pour cet exercice furent si restreints, qu'il eût été impossible de procurer aux infirmeries-ambulances les améliorations les plus strictement nécessaires si les bonis de masse de ces infirmeries n'avaient permis de tourner la difficulté.

On a fait au Tonkin la première application du règle-

ment de campagne du 25 août 1884, au point de vue de la comptabilité des formations sanitaires et au point de vue du fonctionnement du bureau de comptabilité des hôpitaux. Les résultats ont été de tous points satisfaisants et ont dépassé toute espérance. Non seulement toutes les formations sanitaires sans exception ont pu produire sans effort exagéré au bureau de comptabilité les éléments de leurs comptes, mais ce bureau est parvenu à produire ces comptes presque dans les délais normaux.

Au point de vue de la centralisation des actes de décès, de leur transmission en France, et au point de vue des opérations diverses auxquelles donnent lieu les valeurs, papiers, effets ou armes laissés par les décédés, ce bureau a rendu, on peut l'affirmer, des services considérables par l'exactitude et la sûreté de ses opérations, ainsi que par la centralisation de tous les actes de décès. Son fonctionnement a mis fin aux réclamations si nombreuses auxquelles la période antérieure avait donné lieu de la part des familles et des administrations.

De cette expérience on peut conclure que, dans une guerre européenne, les bureaux de comptabilité d'armée pour le service des hôpitaux seront des organes extrêmement précieux, soit pour les renseignements à fournir au Ministre et aux familles, soit pour la régularisation de toutes les opérations relatives à la justification des décès ou à la liquidation des successions.

CHAPITRE IX.

Des rapatriements.

On ne saurait croire les efforts qu'ont coûté tous les détails du rapatriement des troupes, et surtout des isolés, tant au point de vue de la réglementation que de la surveillance d'exécution.

Ce service a été l'un des premiers que le général de Courcy, dès son arrivée, se soit préoccupé de régulariser, et pourtant, pendant plusieurs mois encore, c'est-à-dire jusqu'à la fin de 1885, l'opinion publique en France a été mise en émoi par le spectacle de soldats à demi nus ou vêtus de loques, débarquant à Toulon.

Au temps de l'administration de la Marine, un dépôt d'isolés avait été institué à Haïphong, par lequel devaient passer tous les hommes à rapatrier isolément sans distinction. Ce dépôt était pourvu d'un magasin d'habillement permettant de fournir au titre de chaque corps les effets d'habillement, de linge ou les chaussures dont les rapatriables seraient dépourvus : en outre, il assurait les prestations de solde et les fournitures de savon et de tabac nécessaires pour ces traversées au long cours.

Cette organisation était suffisante pour les isolés en santé qui, en prévision des rapatriements mensuels, étaient dirigés en temps utile sur le dépôt d'Haïphong. Mais, dans la pratique, la majorité des rapatriables étaient à cette époque des blessés ou des malades évacués directement des hôpitaux de l'intérieur sur la baie d'Along, c'est-à-dire sur le transport de rapatriement, *sans passer par le dépôt des isolés*. Ces hommes étaient alors embarqués tels qu'ils sortaient des hôpitaux, c'est-

à-dire à demi nus dans la saison d'été ou vêtus de ce kéo dont nous avons parlé, véritable haillon qui certainement devait produire un pénible effet à l'arrivée en France.

Dans cette période de marches et de combats incessants, les entrées à l'ambulance ou à l'hôpital ne pouvaient se faire avec la régularité du régime de paix. L'homme partant en expédition sous ce climat brûlant, emportait naturellement peu d'effets, souvent il les perdait sur le champ d'action et entrait à l'ambulance avec ce qu'il avait sur lui, c'est-à-dire un pantalon de treillis, un kéo et le casque. Évacué successivement sur divers établissements hospitaliers, il perdait tout contact avec son corps et, finalement, rentrait en France dans ce lamentable état.

Pour y remédier, le général de Courcy, dès le mois de juin 1885, prit les mesures suivantes. Dans chacune des deux divisions on institua un centre unique de rapatriements : Hanoï pour la première division, Haïphong pour la deuxième. Tout rapatriable devait au préalable être dirigé sur l'une de ces deux localités, soit au dépôt des isolés s'il était en santé ou convalescent, soit sur l'hôpital du lieu s'il était en traitement. A cet effet les ambulances d'Hanoï et d'Haïphong reçurent la dénomination d'*ambulances principales*.

Chaque ambulance principale était pourvue d'un dépôt d'effets et ne devait rapatrier aucun homme sans avoir complété sa tenue ou son sac.

La combinaison des dépôts d'isolés et des ambulances principales semblait donc devoir résoudre toutes les difficultés au point de vue de l'habillement, et, de fait, la situation s'améliora très rapidement.

Pourtant nous n'étions pas au bout de nos peines.

En août 1885, le choléra sévit avec une telle intensité à Haïphong, qu'il fallut renoncer, dans la 2e division, à

la concentration des rapatriables dans cette place. L'établissement de Quan-Yen n'étant pas encore achevé, on recommença à faire, des divers établissements hospitaliers de la 2e division (Haid-Zuong, Ti-Cau, Phu-Lang-Thuong, Lam), des évacuations directes sur les transports de rapatriements en baie d'Along, et, comme ces petits hôpitaux de l'intérieur ne disposaient pas d'un magasin d'effets, les malades évacués isolément sur France pendant les mois d'août et de septembre par les établissements de la 2e division ont pu en partie rentrer avec une tenue incomplète.

Dès qu'on s'en aperçut on obligea le dépôt des isolés d'Haïphong à venir à bord même du bateau pour compléter autant que possible les tenues.

Puis, du côté de l'Annam, de nouveaux incidents se produisaient.

A l'époque où avaient été prises les premières mesures (juin 1885), nous n'occupions en Annam, par quelques compagnies d'infanterie de marine, que Thuan-An et Hué, avec un poste à Tourane. Mais après le guet-apens du 6 juillet, des troupes nombreuses débarquèrent à Thuan-An et à Hué, et vinrent occuper les divers ports de la côte, Than-Hoa, Vinh, Dong-Heuï, Tourane et Quine-Hone. En Annam, les distances et les communications rendaient fort difficile l'application des mesures prises au Tonkin.

Pendant la bonne mousson, des rapatriements directs se firent encore par mer sans que les rapatriés aient pu au préalable être concentrés, soit sur le dépôt d'isolés d'Haïphong, soit celui de Tourane, et c'est ainsi que quelques hommes ont pu échapper à l'application des mesures générales et prolonger, à Toulon, l'émotion dont les représentants de la Société de secours se sont faits les interprètes.

En somme, les conditions si déplorables du rapatriement, que le général de Courcy a trouvées à son arrivée,

ont été l'objet de ses plus vives préoccupations. Dès le mois de juillet 1885, des mesures étaient prises qui auraient produit un résultat complet si le choléra, d'une part, et l'extension de notre occupation sur la côte d'Annam, d'autre part, n'avaient dérangé partiellement l'exécution de ces mesures. On ne s'est pas lassé d'améliorer continuellement cette partie du service. et, à partir des derniers mois de 1885, il n'est plus débarqué en France un seul homme rapatrié qui n'ait été pourvu dans des conditions régulières.

Toutes les dispositions relatives aux rapatriements ont été condensées dans deux instructions: l'une du 11 décembre 1885, l'autre du 23 octobre 1887; nous ne résumerons ici que cette dernière qui d'ailleurs a abrogé la précédente.

Le Ministre de la Guerre avait soumis, le 22 juillet 1885, à la sanction présidentielle, une modification judicieuse à nos règles habituelles d'allocation de solde, consistant à traiter pendant la traversée les militaires de troupe isolés dans les mêmes conditions que les détachements, et à allouer à tous sans exception, et quel que soit le motif du voyage, la solde de présence sur le pied de France, cumulativement avec les vivres de bord.

Une partie de cette somme (30 jours) devait être emportée et payée au départ, surtout en prévision des escales : le reste, variable suivant la durée réelle du voyage, devait être soldé après le débarquement.

Les 30 jours de solde à allouer au départ étaient assurés selon le cas, soit par le corps d'origine, soit par le dépôt d'isolés chargé de la mise en route, soit par l'ambulance ou l'hôpital d'évacuation *opérant pour le compte d'un dépôt d'isolés déterminé*. La mention des allocations payées portée sur la feuille de route de chaque isolé permettait au port de débarquement de régler sui-

vant la durée effective du voyage le complément de la solde de traversée.

Tout homme de troupe faisant un voyage au long cours doit recevoir, d'après les règlements de la marine, du savon pour le lavage de ses effets et du tabac pour sa distraction. Au Tonkin, l'allocation a été fixée à 1 kilo de savon et 500 grammes de tabac par homme, fournis gratuitement aux hommes et imputés, soit aux ordinaires du corps dans le cas de voyage en détachement, soit au service des subsistances pour les militaires voyageant isolément.

Quant à l'habillement, voici les prescriptions actuellement en cours.

Tout homme de troupe rapatrié, isolément ou en détachement pour quelque motif que ce soit, doit être pourvu avant l'embarquement des effets ci-après :

Effets d'habillement.	Un bourgeron ; Une capote ; Une vareuse en molleton ; Un pantalon de flanelle ; Une ceinture de laine ; Une ceinture de flanelle ; Un gilet de flanelle.
Coiffure.	Un képi ; Un casque.
Grand équipement.	Un havresac (sac à distribution pour les troupes à cheval ou les militaires libérés).
Petit équipement.	Deux paires de chaussures ; Deux pantalons de treillis ; Deux caleçons ; Deux chemises ; Deux mouchoirs ; Un quart ; Une trousse ; Une collection d'effets de petite monture.
Campement.	Un petit bidon et sa courroie.

L'énorme variation de la température, suivant qu'on

passe de la Méditerranée dans la mer Rouge, dans l'océan Indien, à Singapoor ou aux diverses latitudes de la mer de Chine, exige de très grandes précautions dans le vêtement.

A notre avis, c'est à tort que l'instruction du 23 octobre 1887 a supprimé le pantalon de drap dans la nomenclature qui précède. Le pantalon de flanelle de la marine est insuffisant dès qu'on pénètre dans la Méditerranée, et à plus forte raison en débarquant en France. D'ailleurs, ce pantalon est fait d'une étoffe sans résistance, en mauvais état au bout de peu de temps et ne peut rendre aucun service à l'arrivée sur notre continent. Ce qui corrobore notre opinion, c'est que les militaires de l'infanterie ou de l'artillerie de marine, auxquels notre réglementation particulière n'est pas applicable, continuent à emporter pour les traversées le pantalon de drap en toute saison, conformément aux prescriptions en vigueur dans ce département ministériel.

Quelques prescriptions spéciales sont édictées pour les militaires des régiments de zouaves.

L'habillement des rapatriés est assuré en Indo-Chine avant le départ, soit par le corps d'origine, soit par le dépôt d'isolés chargé de la mise en route, soit par l'hôpital d'évacuation pourvu d'un dépôt d'effets et agissant pour le compte d'un dépôt d'isolés.

Le changement de régime survenu à partir du 1er janvier 1887 et qui a mis à la charge du Protectorat l'entretien de toutes les troupes détachées en Indo-Chine a eu, en ce qui concerne la tenue des rapatriés, une conséquence sur laquelle il convient d'appeler l'attention.

En 1885 et 1886, nous avions recommandé libéralement de munir les partants d'effets très bons, neufs au besoin. Depuis 1887, on a prescrit, au contraire, de choisir les effets à déliver parmi les effets en cours de

durée ou *hors de service*, ces effets étant *considérés comme perdus pour le Protectorat*. Ainsi s'expliquent quelques nouvelles réclamations survenues en 1888 contre l'état de délabrement des effets de certains hommes du département de la Guerre débarqués à Toulon.

CHAPITRE X.

Particularités relatives à l'organisation et à l'administration des corps indigènes.

Chaque régiment de tirailleurs tonkinois a été formé à 4 bataillons à 4 compagnies, plus un état-major et un petit état-major.

Chaque compagnie devait comprendre 3 officiers français (1 capitaine et 2 lieutenants ou sous-lieutenants), plus 2 officiers indigènes (1 lieutenant et 1 sous-lieutenant), mais ces derniers ne paraissaient pas avoir encore été créés. Le cadre pour la troupe comprend 10 sous-officiers européens et 8 sous-officiers indigènes. Tous les caporaux sont indigènes. L'effectif en hommes de troupe d'une compagnie est de 260 (10 européens et 250 indigènes). Un régiment compte 56 officiers français, 32 officiers indigènes (non créés), 174 hommes de troupe français (tous sous-officiers, sauf quelques caporaux et soldats du petit état-major) et 4,000 indigènes.

A l'époque ou a été arrêté le règlement relatif aux régiments de tirailleurs tonkinois (20 février 1886), les trois régiments existants avaient été organisés par les ressources du département de la Marine et au titre de ce département, qui a fourni tout le personnel européen. Quelque temps après, un 4e régiment fut créé avec des cadres du département de la Guerre et au titre de ce ministère. Mais les règles relatives à l'organisation et à l'administration pour les trois premiers régiments ont dû être appliquées au quatrième, sauf quelques particularités de détail. L'administration de ces corps indigènes a aussi porté l'empreinte des règles d'administration en usage dans l'infanterie de marine.

Au début de la formation des corps indigènes en 1884, le recrutement des Tonkinois se fit par des enrôlements volontaires. L'identité et les antécédents des engagés étant impossibles à établir ou à vérifier, on eut ainsi, pour commencer, un fort mauvais recrutement qui, au point de vue de la solidité devant l'ennemi et au point de vue de la discipline, ne donna pas de bons résultats.

Dès le commencement de 1885, le Général en chef substitua *l'appel* à l'engagement volontaire comme moyen normal de recrutement. L'appel se fit par contingents de provinces et de villages, suivant les coutumes du pays et pour une durée de deux années. En 1886, on porta à trois ans la durée du service militaire qui fut, pour la première fois, complètement réglementé par l'arrêté du 10 février 1886 pris par M. le général Warnet, alors Commandant en chef par intérim et Résident général.

D'après cet arrêté, la force militaire au Tonkin comprenait l'armée active, la réserve, les milices des confins militaires. La durée du service était fixée à trois ans dans l'armée active, et deux ans dans la réserve.

Chaque année, le gouvernement du Protectorat fixe le contingent des provinces, de concert avec le représentant au Tonkin de l'autorité royale, le Kin-luoc (vice-roi).

Les gouverneurs de province, de concert avec les résidents, répartissent par village proportionnellement au chiffre des inscrits. Les villages sont tenus de tenir au complet, sous les armes, le nombre d'hommes assigné. Les autorités communales désignent les hommes et les présentent à des commissions militaires de réception. Les appelés doivent avoir de 21 à 35 ans, exceptionnellement 20 ans.

Chaque village est collectivement responsable de son contingent. Si, dans un délai de 15 jours, à partir du

moment où il a été informé d'une désertion, le village n'a pu saisir le déserteur et le livrer, il paye une amende (généralement de six piastres) et présente un remplaçant dans les huit jours.

Ce mode de recrutement a eu d'excellents résultats; il ne s'éloignait pas beaucoup d'ailleurs (sauf pour la durée du service) du mode anciennement adopté par l'administration tonkinoise pour le recrutement des soldats provinciaux.

Subsidiairement, les corps indigènes peuvent se recruter par engagements volontaires ou par rengagements, sous certaines garanties d'identité et d'aptitude. Les engagements sont de trois ans et sont acceptés par le chef de corps. Les rengagements sont de un, deux ou trois ans et sont contractés à la chancellerie de la résidence.

L'engagement ne donne droit à aucune allocation. Chaque rengagement de trois ans donne droit à une indemnité de 50 francs et à des hautes payes de 0 fr. 24 pour le premier rengagement, de 0 fr. 30 pour le second.

L'arrêté du 10 février 1886 laissait aux autorités tonkinoises le soin de recruter et d'organiser elles-mêmes les *gardes civiles* qui « doivent être une sorte de gen- « darmerie chargée d'assurer le fonctionnement de « tous les services de leur administration », tels que garde et escorte des grands mandarins, police locale, trams, bacs, etc. Les gardes civiles tonkinoises pouvaient dans certaines circonstances être appelées à coopérer à une action militaire à l'intérieur en vue du rétablissement de l'ordre. Dans ce cas, le mandarin chargé de leur commandement devait toujours être subordonné au chef militaire français.

Cette création, très complète, de M. le général Warnet paraissait bien répondre à l'état des choses en 1886.

Toutefois, M. Paul Bert la modifia profondément, en substituant les *milices indigènes* aux gardes civiles.

Cette dernière réforme a été faite par un règlement du 6 août 1886 et a trop d'importance pour être passée sous silence.

Au lieu et place des gardes civiles supprimées, M. Paul Bert créait des *milices* provinciales indigènes. « Il est formé, dit l'article 1er du règlement, en Annam « et au Tonkin, sous le nom de *milices*, un *corps d'in-* « *fanterie* indigène, destiné à assurer, sous les ordres « directs des résidents français et des autorités civiles « annamites, le maintien de l'ordre et la *sécurité du* « *pays*. »

Les milices ont été organisées en sections et compagnies, commandées par un cadre européen placé sous les ordres des autorités civiles françaises et auquel étaient faits des avantages assez importants.

A l'occasion des prestations en nature, ce règlement prévoit le cas où des miliciens seraient adjoints à une colonne expéditionnaire. Enfin l'article 43 dispose qu'en cas de guerre avec une puissance extérieure les milices pourront être mobilisées et adjointes à l'armée régulière.

A la vérité, il n'y avait aucune différence sensible entre les milices ainsi créées et les régiments de tirailleurs tonkinois au point de vue de l'emploi de ces troupes « au maintien de l'ordre intérieur et à la sécurité du pays », si ce n'est que les unes étaient commandées par les autorités civiles et les autres par l'autorité militaire.

Il était d'ailleurs impossible de se méprendre sur le sens de cette réorganisation qui avait été préparée avec quelque bruit par des brochures ou des discours, consacrée par des circulaires. Le Résident général entendait arriver à la diminution progressive des régiments

de tirailleurs tonkinois, peut être à leur extinction, au profit du développement des milices. La théorie était celle-ci : l'armée régulière (européenne ou indigène) aux frontières contre les agressions extérieures, les milices à l'intérieur pour réprimer les mouvements insurrectionnels et exercer la police dans le pays.

Cette création et ce partage d'attributions devaient avoir pour résultat de donner aux résidents la tentation et le moyen d'expéditionner pour leur compte, et, comme l'état du pays ne permettait aucunement de refouler ou de reléguer les troupes régulières aux postes frontières, il devait s'en suivre une coopération de deux forces différentes à un même but et des conflits fréquents entre les deux autorités. C'est précisément ce qui est arrivé. La création des milices telles que les a voulues M. Paul Bert a été la cause, sinon unique, du moins la plus sérieuse, des conflits intervenus entre les autorités civiles et militaires aux divers échelons. Certes les divers Résidents généraux titulaires ou intérimaires qui se sont succédé, les divers Généraux investis du commandement en chef se sont patriotiquement efforcés d'établir l'accord. Mais il vaut mieux empêcher les conflits de naître que de s'appliquer à les résoudre.

Sans doute, le rôle de surveillance et de police que nous attribuons à notre gendarmerie ne pouvait être confié là-bas qu'à des forces spéciales agissant sous l'impulsion d'autorités provinciales indigènes, fidèles, surveillées et dirigées par nos résidents : tout le monde était d'accord sur ce point. Mais l'action de la gendarmerie ainsi limitée supposait une pacification relative et un état normal. La mesure était au moins prématurée, et d'ailleurs le règlement du 6 avril 1886 était formel, la milice avait mission d'assurer la *sécurité du pays*. Or, la sécurité embrasse tout dans un pays incomplètement soumis.

Deux ans après, une réaction s'est produite, un arrêté

du 19 juillet 1888, signé de M. Richaud, alors gouverneur général, a supprimé la milice et l'a remplacée par un *corps de police civile* qui a pris le nom de *garde civile indigène*.

Il convient de citer ici un extrait d'une lettre adressée à ce sujet par le Résident général du Tonkin au Gouverneur général de l'Indo-Chine :

« Le rôle de la milice doit être tout à fait distinct de celui de l'armée. A celle-ci incombe, le cas échéant, la haute mission de repousser des agressions de l'extérieur et de réprimer les rébellions de l'intérieur. A côté et en dehors de l'armée, la milice, qui prendra désormais le nom de *Garde civile indigène du Tonkin,* doit être plus spécialement chargée d'assurer la tranquillité ordinaire et quotidienne du pays par un système de police à la fois préventif et répressif. Cette police sera préventive en ce sens qu'elle s'efforcera de fournir à l'autorité politique tous les renseignements qui sont de nature à l'éclairer sur l'état des esprits dans le pays, répressive parce qu'elle devra recherher et poursuivre les malfaiteurs. Si la répression de la *rébellion* est du ressort de l'armée, la répression du *brigandage* doit appartenir à la garde civile.

« *Celle-ci sera donc exclusivement une force de police,* essentiellement civile à la disposition absolue du résident. »

La distinction entre la rébellion et le brigandage délimitait ainsi le rôle de l'armée et celui de la nouvelle gendarmerie civile : et au fond le nouvel arrêté du 19 juillet 1888 avait pour effet d'inviter les résidents à laisser à l'armée le soin de son métier, en ôtant à ces fonctionnaires civils toute occasion ou tout prétexte à expédition.

Peu de temps après, une partie de la presse métropolitaine répandit le bruit que le nouveau Gouverneur général sacrifiait les droits de l'autorité civile, et, comme un nouveau Gouverneur a été désigné au cours de cette même année, comme les institutions ne sont pas plus stables que les personnes, on peut s'attendre à de nouveaux changements sur ce terrain toujours brûlant.

Nous voilà loin des régiments de Tonkinois qui font l'objet de ce chapitre ; le lecteur nous pardonnera une digression intéressante et importante.

Toutefois avant de terminer ce qui est relatif à l'organisation de ces corps indigènes, il convient de mentionner qu'un arrêté en date du 15 mars 1889 pris par M. le Gouverneur général Richaud, peu de temps avant son rappel, a notablement modifié le service militaire des indigènes jusqu'alors régi comme il a été dit par l'arrêté du 10 février 1886.

Aujourd'hui la durée du service est portée à six années (au lieu de trois), la durée du service dans la réserve restant fixée à deux ans. Les engagements volontaires doivent être contractés pour six ans; rien n'a été changé quant aux rengagements.

Cet arrêté dispose que pendant la durée du service militaire, une part de rizières est allouée par le village à l'indigène incorporé pour assurer la subsistance de sa famille qui est en outre exempte d'impôts. Enfin à l'expiration du temps de service dû à l'État, le militaire libéré a la qualité d'inscrit; il est exempt de la corvée personnelle et de l'impôt pendant 5 ans.

En portant à six ans la durée du service actif, en attribuant des avantages importants aux hommes sous les drapeaux ou à leurs familles, en stimulant les rengagements, le gouvernement a voulu bénéficier des avantages d'une armée à service long, et rejeter, après libération, moins d'hommes instruits dans un milieu non encore bien soumis où ils peuvent tourner contre nous-mêmes l'instruction militaire qu'ils ont acquise.

Les détails de l'administration des corps de troupes indigènes n'offriraient pas grand intérêt. Nous avons dit plus haut que cette administration procédait surtout des règles en usage dans le département de la Marine et c'est pour ce motif qu'à notre grand regret, la masse

individuelle y fut conservée, alors qu'elle avait déjà disparu de l'administration des troupes de la Guerre. Cette masse supportait d'ailleurs non seulement l'imputation des effets de petit équipement, mais aussi des effets d'habillement, tant pour les européens que pour les indigènes. La tenue de ces comptes individuels a constitué une complication hors de proportion avec ses quelques avantages, et nous nous proposions de substituer à la masse individuelle la masse collective d'habillement à partir du 1er janvier 1887, c'est-à-dire au passage sous le régime du Protectorat. Nous n'avons pas entendu dire que cette utile réforme ait été faite par nos successeurs.

Une particularité assez intéressante de l'administration des corps tonkinois a été la création d'une *masse de baraquement* autorisée par une décision ministérielle du 12 avril 1886 et réglementée le 20 juillet 1886 par une décision de M. le général Jamont.

La masse de baraquement a eu pour objet de pourvoir à la création et à l'entretien des baraquements servant au logement des officiers et des hommes de troupe des régiments de tirailleurs tonkinois, tant dans les centres de recrutement que dans les petits postes du territoire. Le budget du génie en est ainsi entièrement déchargé. L'exécution a été confiée aux officiers ou agents du génie dans les localités désignées par un arrêté spécial et où ce service était représenté ; dans toutes les autres localités, le chef de corps ou le commandant de détachement est chargé de l'exécution des travaux d'installation ou d'entretien. Dans l'un et l'autre cas, les soldats tonkinois fournissent la plus grande partie de la main-d'œuvre pour la construction de leurs propres cases ainsi que pour l'entretien des baraquements.

La décision réglemente en détail le mode d'intervention du génie dans les places désignées, les droits de

proposition du chef de corps ou de décision du général de brigade, ainsi que les précautions à prendre pour rester dans les limites des ressources financières de la masse.

L'allocation journalière a été fixée à 0 fr. 30 pour les officiers; à 0 fr. 07 pour les hommes de troupes européens ; à 0 fr. 017 pour les indigènes.

Cette création a mis fin à toutes les difficultés antérieures d'exécution et aux contestations dans les règlements de compte avec le service du génie qui, naturellement, ne pouvait être chargé d'assurer le service du casernement dans la multitude des postes où il n'était pas représenté.

CHAPITRE XI.

Fonds et budgets.

---

§ 1er. — FONDS.

Le service de la trésorerie, lors de notre arrivée au Tonkin, était assuré par un Trésorier-payeur chef de service à Hanoï, représenté par un préposé payeur en quelques rares places : Haïphong, Sontay, Nam-Dinh, Dap-Cau, Phu-Lang-Thuong. Quelques semaines après, un préposé payeur fut installé à Hué. En 1886, on en mit un à Than-Hoa et plus tard encore un autre à Langson. Mais, en 1887, les préposés payeurs de Phu-Lang-Thuong et de Than-Hoa furent supprimés.

Les agents provenaient en grande partie du personnel métropolitain de la trésorerie d'armée : toutefois, ils fonctionnaient d'après les règles techniques du service colonial de l'administration de la Marine qui les avait installés avant nous.

Ce service n'offrirait aucune particularité digne de mention, si nous n'avions le devoir de faire connaître à cette place une institution d'un genre exceptionnel, qui a été nécessaire et, par suite, a rendu de réels services, mais qui a été pour nous une source d'embarras considérables et de graves difficultés : ce sont les *caisses de fonds d'avances.*

En France, des agents du Trésor résident dans presque toutes les garnisons ; là, où il n'y en a pas, les communications sont rapides et faciles pour se rendre dans la localité la plus proche où se trouve un agent de ce service.

Mais, au Tonkin, les distances étaient telles et les moyens de communication si lents qu'il était impossible d'imposer aux officiers payeurs, aux commandants de détachement, aux agents des divers services, aux créanciers surtout, l'obligation de se rendre à la caisse publique de la circonscription pour toucher les états de solde, percevoir les mandats de payement ou faire diverses opérations de trésorerie. Enfin, il était certaines dépenses telles que le salaire des coolies, qui ne pouvaient en aucun cas être différées.

Il fallait donc, en certains points, constituer des *dépôts de fonds*, sortes de succursales des caisses de trésorerie, et, comme le personnel du Trésor était absolument insuffisant, force était de confier ces dépôts de fonds à des officiers. Tel a été le point de départ et la raison d'être des caisses de fonds d'avance que l'administration de la Marine avait établies avant notre arrivée, d'après les traditions de celles qui, en certaines circonstances, ont fonctionné en Cochinchine.

Si ces caisses avaient été de véritables succursales du Trésor, c'est-à-dire administrées par le service de la trésorerie, bien qu'avec le concours d'un personnel militaire, tout eût été dans l'ordre. Mais le service du Trésor s'est toujours refusé énergiquement à administrer directement les caisses de fonds d'avances, d'une part parce que ces caisses étaient obligées de solder une grande partie des dépenses *avant leur régularisation*, c'est-à-dire avant ordonnancement, et, d'autre part, parce que le trésorier-payeur n'avait pas et ne pouvait avoir sur les gérants de ces caisses l'autorité indispensable à la garantie de sa responsabilité.

Nous avons dit au chapitre II, que l'administration de la Marine fonctionne dans les colonies comme dans les arrondissements maritimes de la métropole, avec un ordonnateur unique établi au chef-lieu. Dans un pays à communications difficiles, il y a dans ce fonc-

tionnement une cause de graves retards. Mais, en outre, l'administration de la Marine n'autorise, en aucun cas, ses agents administratifs à bénéficier des dispositions de la comptabilité publique qui permettent aux agents des services régis par économie de toucher des fonds d'avance au Trésor pour l'exploitation de ces services, sauf à en justifier dans les délais et conditions fixés par le règlement.

Sous le régime de l'administration de la Marine, il est impossible à un agent de manutention, à un comptable de service, à un officier d'approvisionnement, d'avoir un centime en caisse pour solder les dépenses courantes, même les plus minimes, de l'exploitation. Ce régime est absolument incommode.

Dès lors, pour assurer le payement des dépenses, l'administration de la Marine avait été conduite à installer, dans presque tous les postes, des caisses de fonds d'avances confiées le plus souvent au commandant d'armes du poste, et, quand il était possible, à un fonctionnaire ou agent de l'administration. Ces caisses étaient, en principe, chargées de solder immédiatement toutes dépenses *dites urgentes*, c'est-à-dire sur simple quittance du créancier, sans aucun visa préalable ni mandatement de l'ordonnateur, et sous réserve d'une régularisation ultérieure par le bureau spécial des fonds établi à Hanoï.

A cet effet, chaque caisse était pourvue, lors de sa création, d'une avance fixe déterminée par le Général en chef, avance qui devait être successivement reconstituée à sa fixation initiale par des envois de fonds identiques aux sommes dont la régularisation était produite au Trésor.

Mais à cela ne se bornait pas le rôle des caisses de fonds d'avance.

En fait de recettes, elles encaissaient, en outre des fonds expédiés par le trésorier-payeur, tous les verse-

ments effectués par les parties intéressées, soit au Trésor, soit à la Caisse des dépôts et consignations ; elles encaissaient encore les versements pour mandats sur le Trésor, pour mandats de poste, puis les recettes accidentelles (Légion d'honneur, souscriptions, etc.), et même dans certaines localités les produits de quelques services publics (postes, télégraphes, douanes).

En fait de dépenses, elles payaient les états de solde ou les mandats régulièrement ordonnancés, les dépenses dites urgentes à régulariser, les mandats de trésorerie et même les mandats de poste.

C'était là un vrai service de trésorerie imposé à des officiers et dans les conditions les plus scabreuses, puisqu'une grande partie des dépenses était soldée sans ordonnancement préalable, sans vérification antérieure par l'ordonnateur.

A ces causes de difficultés venaient se joindre, d'une part la fréquence des mutations des gérants de caisses de fonds d'avance partout où ces caisses étaient confiées aux commandants d'armes et aussi l'absence d'instructions générales sur cette gestion fort compliquée.

Telle était la situation de ce service lorsque la Marine a cessé de l'administrer.

Jusqu'à la fin de 1885, l'administration des caisses de fonds d'avance et la régularisation de leurs opérations nous ont donné un mal infini.

Enfin, le 17 novembre de cette année, une *instruction sur la gestion des caisses de fonds d'avances* est venue apporter la lumière dans ce service obscur, uniformiser les opérations et surtout restreindre au minimum les payements *dits à titre d'urgence*, c'est-à-dire à régulariser.

« Les caisses de fonds d'avances, dit le préambule de cette instruction, ont été établies dans un double but : d'abord en vue d'assurer les payements et même

certaines recettes, au lieu et place des agents du Trésor et dans les postes où le service financier n'est pas représenté : ensuite, en vue de permettre le payement immédiat de certaines dépenses, *dites urgentes*, et qui sont acquittées *avant ordonnancement*, sous réserve d'une régularisation ultérieure.

« A mesure que les agents financiers se multiplieront sur le territoire, à mesure que se développeront la sécurité, la régularité et la fréquence des communications, les caisses d'avances auront, de moins en moins, leur raison d'être et devront disparaître. »

Ces dépenses, dites urgentes, avaient été spécifiées par un ordre du 28 novembre 1884 du Général commandant en chef : elles concernaient les salaires de coolies, les locations de jonques, les achats de bestiaux, de riz, de bois ; les travaux de baraquement, les salaires de personnel, etc.....

« Par extension de ces dispositions, dit encore l'instruction précitée, on a quelquefois autorisé par nécessité le payement des états de solde *de la troupe* sur acquit du conseil d'administration ou de l'officier commandant et avant ordonnancement. Mais cette autorisation doit rester absolument exceptionnelle et doit être motivée par des difficultés spéciales de communications postales qui, aujourd'hui, ne sont plus qu'accidentelles. »

Dans les services de l'intendance principalement, nous tendions à éteindre l'habitude antérieure des payements d'urgence en obligeant tous les comptables de nos services à faire, en temps utile, des demandes d'avances régulièrement ordonnancées ou en transmettant les fonds par mandat de trésorerie aux gérants d'annexes ou officiers d'approvisionnement.

« En résumé, ajoutait encore l'instruction, tout en reconnaissant que sur divers points les payements *dits d'urgence* sont encore nécessaires, c'est vers leur

extinction progressive que les efforts doivent tendre dans les services de l'intendance. »

Cette amélioration n'a pu être réalisée dans le service du génie qui n'a pas, comme celui de l'intendance, des comptables en deniers dans presque toutes les places. Il a fallu, dans les places autres que celles où résidait un gérant du génie, payer la majeure partie des dépenses de casernement à titre d'urgence, et les régularisations ultérieures ne se sont pas effectuées sans de nombreuses difficultés lorsque des dépenses au titre du casernement étaient effectuées d'office par les commandants d'armes dans la multitude des postes où le service du génie n'avait aucun représentant.

Ce service a refusé la régularisation d'un grand nombre de payements ainsi soldés par les caisses d'avances et pour des travaux auxquels il n'avait pas participé ou pour lesquels il n'avait reçu aucun avis de crédits.

Il fallait pourtant régulariser, puisque la dépense était faite, que même elle était fort souvent expliquée par l'urgence ou les circonstances, et que le principal tort des commandants d'armes avait été de ne se pas faire régulièrement allouer un crédit, préalablement à l'engagement des dépenses.

On voit en présence de quelles difficultés se sont trouvés les gérants des caisses de fonds d'avances et les fonctionnaires chargés de surveiller ces caisses, d'en régulariser ou d'en liquider les opérations.

Malgré tout leur bon vouloir, les officiers chargés de l'administration de ces caisses étaient fort souvent peu compétents quant à l'appréciation de la régularité d'une dépense ou de ses justifications; de plus, les mutations étaient trop fréquentes, et les remises de service donnaient lieu à des correspondances étendues avec le sous-intendant militaire de la circonscription.

A la vérité, ce service spécial ne fonctionnait très

bien que là où les caisses avaient pu être confiées à des agents administratifs à la fois plus compétents et moins mobiles. C'est vers cet objectif que tendirent les efforts; en 1887, on était arrivé à confier à peu près partout les caisses d'avances à des officiers d'administration.

En 1886, nous avions tenté, en quelques places, de confier les caisses d'avances aux préposés des douanes. Il semblait logique d'imposer ce travail à une administration financière organisée et stable. Nous avons constaté, à notre grand regret, un concours plus que modéré, et il fallut renoncer à cet expédient.

Le nombre des caisses de fonds d'avances a varié suivant les époques, de 18 à 22. A la fin de 1887, on en comptait 19, savoir :

Dans l'arrondissement de sous-intendance d'Hanoï : Hong-Hoa, Than-Quan, Tuyen-Quan, Vinh-Thuy, Ha-Yan, Vié-Tri, Phu-Doan et Lao-Kaï.

Dans l'arrondissement d'Haïphong : Mon-Caï.

Dans l'arrondissement de Lang-Son : That-Ké et Cao-Bang.

Dans l'arrondissement de Nam-Dinh : Vinh et Than-Hoa.

Dans l'arrondissement de Dap-Cau : Lam et Thai-Nguyen.

Dans l'arrondissement de Hué : Dong-Heuï, Tourane et Quine-Hone.

Toute caisse était ouverte ou fermée par une décision du Général en chef (à partir de 1886 par un arrêté du Résident général). Une décision fixait l'encaisse initial ou le modifiait quand il y avait lieu. Cet encaisse était très variable. Mon-Caï pouvait se contenter de 15,000 francs; That-Ké, de 60,000 francs. Mais à Hong-Hoa, il fallait 100,000 francs; à Dong-Heuï,

150,000 francs; à Than-Hoa, 175,000 francs; à Vinh, 200,000 francs; enfin, Lao-Kaï dut recevoir jusqu'à 250,000 francs d'encaisse initial.

Ce chiffre dépendait d'abord de l'importance des payements et aussi des lenteurs que les difficultés de communications occasionnaient aux régularisations et aux envois de fonds.

On voit à quelle énorme responsabilité étaient assujettis les gérants de ces caisses, et quel surcroît considérable de travail et de préoccupations leur était imposé.

Une indemnité de frais de bureau et de responsabilité variant de 300 à 1,000 francs par an était allouée aux gérants.

Les variations continuelles du taux de la piastre ont été la source d'assez grandes complications pour le service du trésor, pour les gérants de caisses de fonds d'avances et pour les corps de troupe.

La piastre mexicaine qui a cours sur toutes les places de l'Extrême-Orient et qui est acceptée par les populations indigènes avec lesquelles l'Européen est en contact, n'a pas une valeur fixe de convention.

Sa valeur, comparée à notre unité monétaire, subit les fluctuations de hausse ou de baisse qui se produisent sur le métal argent; elle était déterminée pour toutes les possessions françaises de l'Extrême-Orient par une décision du Gouverneur de la Cochinchine, prise sur l'avis du trésorier-payeur de cette colonie.

A notre arrivée, la piastre valait environ 4 fr. 50; les cours sont successivement descendus à 3 fr. 80; depuis, ils ont subi diverses oscillations dans les environs de 4 francs.

A chaque modification de cours, il fallait inventorier les espèces dans toutes les caisses. Le Trésor se créditait des plus-values ou se débitait des moins-values con-

statées tant dans ses propres caisses que dans celles des gérants de caisses de fonds d'avances. Les plus ou moins-values constatées dans les caisses de corps de troupes augmentaient ou diminuaient l'avoir des masses d'entretien de ces corps.

Toute la comptabilité était exprimée en francs, mais les payements aux guichets du Trésor se faisaient en piastres et en subdivisions de la piastre (1), d'après le cours en vigueur au jour du payement. Les payements de salaires aux coolies, effectués par les services de l'intendance, de l'artillerie ou du génie se faisaient d'abord en ligatures (2). Petit à petit, on habitua les indigènes à accepter la piastre et ses subdivisions : les appoints seuls continuèrent à être payés en ligatures, monnaie aussi incommode et encombrante que possible.

§ 2. — BUDGETS.

La préparation des budgets et la surveillance de la consommation des crédits ont constitué à partir de 1886, un service des plus importants pour lequel nous

---

(1) La piastre se subdivise en cent *cents:* il y a des pièces de 10 *cents,* de 20 *cents,* de 40 *cents* en argent.

(2) La ligature se compose, au Tonkin, de 600 sapèques ou rondelles d'étain percées d'un trou en leur milieu, réunies par une ficelle. La ficelle s'use constamment et se casse dans les manipulations, de sorte que les indigènes sont très occupés à recompter et à reficeler les 600 sapèques de chaque ligature. En Annam, les rondelles sont en cuivre : leur valeur est six fois plus grande et la ligature n'en comprend que 100.

Chaque mois une décision fait connaître le cours de la ligature exprimé en piastres et le change se fait sur cette base.

La ligature a une valeur moyenne de 75 à 80 centimes : la journée de manœuvre vaut généralement une ligature.

On voit quelle minime valeur a la *sapèque,* l'unité monétaire inférieure depuis longtemps en usage dans ces pays.

avions formé un bureau spécial et dressé avec beaucoup de soin le personnel qui le composait.

En France, on ne connaît ces sortes d'occupations et de préoccupations qu'au ministère de la Guerre : les corps d'armée n'y prennent aucune part, car on ne peut leur assimiler les demandes successives de crédits, pas plus que les états périodiques des dépenses engagées.

Au Tonkin, les budgets et les dépenses tiraient surtout leur importance de la situation politique générale ; car le Parlement restreignait chaque année les sommes allouées à l'entretien de l'armée où à titre de subvention au Protectorat. En 1886, notamment, le Ministre de la Guerre qui avait encore l'administration directe des troupes d'occupation avait réitéré, et dans les termes les plus sévères, l'injonction absolue de ne pas dépasser les crédits votés.

Établir un budget était encore une chose relativement facile. Dès notre arrivée en 1885, sachant bien toute l'importance des questions financières, nous avions commencé à préparer tous les éléments d'une statistique détaillée devant aboutir à des moyennes simples et exactes. Aussi était-on parvenu à préparer un budget sur des bases quelconques et dans des conditions fort exactes en un temps extraordinairement court, pas même une journée.

Et combien de budgets avons-nous faits ainsi, alors que le Résident général cherchant à aligner pour 1887 ses ressources avec ses besoins, modifiait continuellement ses projets relatifs à la composition des troupes et à l'effectif du corps d'occupation.

Suivre la consommation des dépenses était beaucoup plus compliqué. Car, en outre des ordonnancements réels, faciles à centraliser et à résumer, il fallait tenir compte des remboursements au Trésor et des cessions diverses qui, au Tonkin, avaient pris une grande importance : il fallait encore supputer la part des dépenses

effectuées en France pour le compte du Tonkin au titre de la solde, de l'indemnité de route, des transports, pour achats de vivres, etc.... Enfin, il fallait décomposer toutes les dépenses en normales et supplémentaires pour tous les personnels et pour toutes les troupes appartenant au ministère de la Guerre.

En effet, dans le budget de la guerre pour 1886, toutes les troupes de ce département détachées au Tonkin ont été comprises dans l'effectif général comme si elles avaient été réellement présentes en France ou en Algérie. Le crédit alloué au titre du Tonkin par la loi du budget devait donc pourvoir :

Pour les troupes du département de la Marine et les troupes indigènes, à la totalité de la dépense effective ;

Pour les troupes du département de la Guerre, à la portion des dépenses excédant celles qui auraient été effectuées en France ou en Algérie.

On désignait, dès lors, sous le nom de *dépenses normales*, celles qui eussent été faites dans la métropole, et sous le nom de *dépenses supplémentaires*, l'excédent de la dépense effective sur la dépense normale.

Ce mécanisme fort compliqué avait, comme bien on pense, une raison d'ordre supérieur, devant laquelle il fallait s'incliner. Les dépenses effectives, ainsi décomposées, ont permis à l'administration centrale, dans le compte général d'exercice, de faire virer du chapitre Tonkin aux divers chapitres du budget ordinaire du département de la Guerre la part des dépenses dites *normales*.

Tous les mois, le bilan de notre situation financière était présenté au Général en chef qui pouvait ainsi se rendre compte de la marche des dépenses sur chacun des articles. M. le général Jamont a plus d'une fois trouvé dans ce document les éléments de déterminations nouvelles en vue de ramener les dépenses dans les limites des prévisions.

C'est ainsi qu'en dépit des rapatriements retardés et des frais extraordinaires de certaines expéditions, l'ensemble des dépenses réellement effectuées en 1886 soit au Tonkin, soit en France, a été à très peu près conforme aux prévisions du budget de cet exercice.

Nous donnons ci-dessous, à titre de renseignement, les chiffres du projet de budget pour 1887 sur la base de l'effectif de 700 officiers, 13,200 hommes de troupe Européens et 12,000 Tonkinois :

Solde	14,500,000
Vivres	5,200,000
Fourrages	790,000
Santé (matériel)	1,780,000
Marche et transports	3,400,000
Habillement et campement	877,000
Justice militaire	5,000
Remonte	23,000
Chauffage et éclairage	234,000
Harnachement	1,000
Imprévues	40,000
Télégraphie	6,000
Dépôt de la guerre	10,000
Total	26,866,000

dont 6,866,000 de dépenses normales et 20 millions de dépenses supplémentaires.

Le tableau qui précède ne comprend pas les prévisions au titre du matériel de l'artillerie et du génie.

Il est intéressant de relater ici certaines moyennes de dépenses, notamment pour la solde.

EXTRAIT DU BUDGET POUR 1888.	DÉPENSE TOTALE effective annuelle pour 1888.	DÉCOMPOSITION EN DÉPENSES normales.	DÉCOMPOSITION EN DÉPENSES supplémentaires.	OBSERVATIONS.
	fr.	fr.	fr.	
Officier de l'armée de terre.	5,540 520	2,626 320	2,914 200	Pour la troupe, la dépense est calculée sur 366 jours, l'année 1888 étant bissextile.
Officier de l'infanterie ou de l'artillerie de marine.	5,540 520	»	5,540 520	
Officier des corps tonkinois.	6,687 720	»	6,687 720	
Homme de troupe européen. Guerre	297 342	434 766	462 576	
Homme de troupe européen. Marine	297 342	»	297 342	
Corps de troupe tonkinois. Sous-officier européen	1,782 840	»	1,782 840	
Corps de troupe tonkinois. Indigène	375 492	»	375 492	
Auxiliaire indigène. Artillerie	370 800	»	370 800	
Auxiliaire indigène. Pontonniers	396 000	»	396 000	
Auxiliaire indigène. Train des équipages	369 000	»	369 000	
Interprètes et lettrés	1,536 000	»	1,536 000	

Les moyennes de prix de revient pour les dépenses autres que la solde, ont naturellement varié d'une année à l'autre.

En 1886, la ration de vivres pour officier revenait à 0 fr. 84; celle de la troupe (européenne) à 0 fr. 89; celle de l'indigène en marche à 0 fr. 129 ou 0 fr. 329 ou 0 fr. 21, suivant la composition des allocations. En 1888, ces diverses rations étaient respectivement évaluées à 0 fr. 80 (officier européen), à 0 fr. 85 (troupe européenne), et à 0 fr. 15 (indigène). La ration de l'homme de troupe européen était donc fort économique, grâce au bon marché des achats et encore bien que cette ration ait été très forte, comme on l'a vu précédemment.

En 1886, la ration de fourrages revenait à 1 fr. 50 pour les grands chevaux et les mulets; 1 franc pour les petits chevaux.

En 1888, ces chiffres étaient respectivement de 1 fr. 40 et 1 franc.

La ration de chauffage pour homme de troupe était supputée à 0 fr. 038 en 1886, et à 0 fr. 035 en 1888.

Le prix de revient moyen de la journée du traitement dans les hôpitaux et ambulances n'a guère varié et a été fort élevé. Dans tous les budgets, il ressortait à 3 fr. 20. On supputait 8 p. 100 de l'effectif général en traitement (hommes de troupe européens) et 1 1/2 p. 100 pour les indigènes.

Le prix moyen de la journée d'entretien pour l'habillement et le couchage ressortait à 0 fr. 182 pour les hommes de troupe européens, non compris bien entendu les dépenses au compte de la masse de petit équipement (masse individuelle pour les troupes du département de la Marine).

Le tableau ci-dessous résume tous ces chiffres. Il donne, d'après le budget préparé pour 1888, le prix de revient total annuel de l'officier et de l'homme de troupe, en ne considérant que les dépenses de solde, de vivres, fourrages, chauffage, santé, transport, habillement et couchage.

		DÉPENSE TOTALE effective annuelle pour 1888.	DÉCOMPOSITION EN DÉPENSES		OBSERVATIONS.
			normales (a).	supplémentaires.	
		fr.	fr.	fr.	
Officier des troupes européennes		6,209 980	2,643 460	3,566 520	(a) A partir de 1887, les troupes européennes du département de la marine ont participé aux dépenses normales.
Officier des troupes tonkinoises		7,357 480	»	7,357 480	
Homme de troupe européen.	Guerre (France)	1,014 830	426 160	588 670	
	Guerre (Algérie)	1,014 838	473 736	541 102	
	Marine	1,014 845	443 610	571 235	
Corps de troupe tonkinois.	Sous-officier européen	2,444 090	»	2,444 090	
	Indigène	424 300	»	424 300	
Auxiliaire indigène.	Artillerie	446 250	»	446 250	
	Pontonniers	441 450	»	441 450	
	Train des équipages	414 450	»	414 450	
Interprètes et lettrés		1,639 670	»	1,639 670	

Les chiffres du tableau qui précède ne comprennent pas les dépenses non applicables au prix de revient moyen, savoir :

Pour la solde, les frais de service, les frais de bureau, la masse générale d'entretien, la masse de baraquement (corps tonkinois), l'indemnité en marche due dans certains cas, l'indemnité de route et de séjour, les dépenses d'incorporation ou de rengagement dans les corps tonkinois.

Elles ne comprennent pas non plus les dépenses relatives à la justice militaire, à l'éclairage, à la remonte, au harnachement, à la télégraphie, non plus qu'aux services de l'artillerie et du génie.

Enfin, il est également entendu que les frais de transport en Indo-Chine ou de rapatriement en France ne sont pas compris dans ces moyennes, puisque ces dépenses ont incombé au budget Marine.

En résumé et sous les réserves qui viennent d'être exprimées, on peut dire qu'un officier des troupes d'Europe coûte 6,200 francs par an ; un officier des troupes tonkinoises 7,360 francs ; un homme de troupe européen 1,015 ; un homme de troupe indigène, 425 francs.

Nous terminerons ces renseignements budgétaires par le résumé du budget général du Protectorat de l'Annam et du Tonkin pour l'exercice 1888.

Ici l'administration militaire n'est plus en cause, puisque ce budget est préparé par le Gouverneur général de l'Indo-Chine. Toutefois, il contient des renseignements qui intéresseront sans doute nos lecteurs.

Budget général du Protectorat de l'Annam et du Tonkin pour l'exercice 1888.

A. — BUDGET DES RECETTES.

NUMÉROS DES PARAGRAPHES.	NATURE DES RECETTES.	PRÉVISIONS par PARAGRAPHE.	TOTAUX par ARTICLE.
	ARTICLE 1er. — *Contributions directes.*		
1	Impôt foncier européen	30,000	
2	Impôt des patentes......................	200,000	
3	Impôt de capitation.....................	150,000	
			380,000
	ARTICLE 2. — *Taxes assimilées aux contributions directes.*		
1	Taxes sur les voitures publiques...........	45,000	
2	Impôt sur les barques et jonques..........	80,000	
3	Taxes d'éclairage.......................	10,000	
			135,000
	ARTICLE 3. — *Contributions directes.*		
1	Douanes	4,500,000	
2	Ferme des jeux	800,000	
3	Ferme de l'opium	3,000,000	
4	Fermes diverses........................	120,000	
5	Produit des licences.....................	110,000	
			8,530,000
	ARTICLE 4. — *Postes et télégraphes.*		
1	Produits des postes.................... ..	60,000	
2	Taxes sur les colis postaux...............	8,000	
3	Télégrammes intérieurs...................	40,000	
4	Taxes terminales et part dans le produit du câble.	20,000	
			128,000
	ARTICLE 5. — *Produits divers.*		
1	Droits de chancellerie..........	70,000	
2	Vente d'objets mobiliers.................	40,000	
3	Produits des domaines	180,000	
4	Recettes diverses et accidentelles.........	100,000	
5	Recettes en atténuation	300,000	
			690,000
	ARTICLE 6. — *Impôts annamites.*		
Unique.	Impôt foncier et personnel : taxes diverses..	7,500,000	
			7,500,000
	ARTICLE 7. — *Restes à recouvrer.*		
1	Restes à recouvrer sur l'impôt annamite.....	300,000	
2	Restes à recouvrer sur les autres produits du budget.	50,000	
			350,000
	A reporter.....	....	17,743,000

NUMÉROS DES PARAGRAPHES.	NATURE DES RECETTES.	PRÉVISIONS par PARAGRAPHE.	TOTAUX par ARTICLE.
	Report.....	....	17,743,000
	ARTICLE 8. — *Ressources extraordinaires*		
1	Subvention de la métropole................	20,000,000	
2	Emprunt à réaliser......................	8,000,000	
			28,000,000
	TOTAL des recettes.....	....	45,743,000

B. — BUDGET DES DÉPENSES.

CHAPITRES.	NOMENCLATURE.	CRÉDITS.
I.	Résidence générale..........................	633,000
II.	Résidences au Toukin........................	956,800
III.	Résidences en Annam........................	551,500
IV.	Police....................................	342,000
V.	Justice et prisons..........................	206,000
VI.	Milices....................................	2,155,000
VII.	Trésorerie..................................	302,780
VIII.	Douanes....................................	868,840
IX.	Postes et télegraphes.......................	1,236,160
X.	Enseignement...............................	152,300
XI.	Services médicaux..........................	109,000
XII.	Service des travaux publics..................	624,000
XIII.	Travaux et voiries..........................	1,310,000
XIV.	Dépenses générales..........................	2,370,000
XV.	Administration annamite....................	1,734,000
XVI.	Guerre.....................................	21,278,000
XVII.	Marine.....................................	10,161,000
XVIII.	Annuité pour le remboursement de l'emprunt...	260,000
XIX.	Dépenses sur exercices clos..................	Mémoire.
	TOTAL.....	45,251,260
	BALANCE.	
	Recettes ordinaires.............. 17,743,000 Recettes extraordinaires......... 28,000,000	45,743,000
	Dépenses..................................	45,251,260
	EXCÉDENT.....	461,740

C. — DÉVELOPPEMENTS SPÉCIAUX DES DÉPENSES POUR LA GUERRE ET LA MARINE.

Chapitre XVI. — *Guerre.*

NUMÉROS DES ARTICLES.	NATURE DES DÉPENSES.	DÉPENSES TOTALES.	DÉPENSES NORMALES (à déduire).	DÉPENSES SUPPLÉMENTAIRES à la charge du Protectorat.
1	Solde	15,741,000	3,170,000	12,571,000
2	Vivres	4,491,000	3,015,000	1,476,000
3	Fourrages	700,000	»	700,000
4	Santé	1,695,000	260,000	1,435,000
5	Transport	2,431,000	»	2,431,000
6	Habillement	902,000	704,000	198,000
7	Justice militaire	8,000	»	8,000
8	Remonte	45,000	»	45,000
9	Artillerie	850,000	»	850,000
10	Génie	1,400,000	»	1,400,000
11	Chauffage et éclairage	186,000	84,000	102,000
12	Harnachement	2,000	»	2,000
13	Dépenses diverses	40,000	»	40,000
14	Télégraphie militaire	10,000	»	10,000
15	Dépôt de la guerre	10,000	»	10,000
	Totaux	28,511,000	7,233,000	21,278,000

Effectifs de base. — *Guerre.*

CHAPITRES.	DÉSIGNATION DES TROUPES.	OFFICIERS.	TROUPES.	INDIGÈNES.
I.	Etats-majors	247	49	»
	Troupes de la Guerre.			
II.	3 bataillons de zouaves	60	2,700	»
	4 bataillons étrangers	78	3,200	»
	2 bataillons d'Afrique	40	1,600	»
	1 compagnie de pionniers	3	103	»
	1 détachement de cavaliers de remonte	»	20	»
	2 batteries d'artillerie	10	482	178
	A reporter	438	8,154	178

CHAPITRES.	DÉSIGNATION DES TROUPES.	OFFICIERS.	TROUPES.	INDIGÈNES.
	Report.....	438	8,154	178
II.	1 compagnie de pontonniers....	3	170	200
	1 détachement d'ouvriers et artificiers....................	1	115	»
	2 compagnies du train........	9	600	300
	4 demi-compagnies du génie....	12	424	»
	1 détachement de télégraphistes et de secrétaires d'état-major.	»	135	»
	1 détachement d'ouvriers d'administration...............	»	422	»
	1 détachement d'infirmiers militaires.....................	»	420	»
	1 détachement de gendarmerie..	2	40	»
	Troupes de la Marine.			
III.	Régiment de marche d'infanterie de Marine.................	42	1,600	»
	Batteries d'artillerie...........	15	500	»
	Officiers de relève en France...	133	»	»
	Corps indigène.			
IV.	4 régiments de tirailleurs tonkinois................. ...	224	760	12,800
	Totaux.....	879	13,340	13,610

Chapitre XVII. — *Marine*.

ARTICLES.	NOMENCLATURE.	CRÉDITS.	
		ARTICLES.	CHAPITRES.
1	Flottille, réserve et direction du port...	3,139,000	
2	Services administratifs	122,000	
3	Direction de l'artillerie de Marine......	150,000	
4	Ateliers maritimes....................	1,750,000	
5	Transports réguliers de l'Indo-Chine....	2,700,000	
6	Transports divers....................	2,300,000	
	Total du chapitre XVII.....	....	10,161,000

ÉPILOGUE.

C'est pour vous, mes jeunes camarades, que cet historique a été fait.

Parmi tous les enseignements qu'il peut offrir, il en est un sur lequel il faut insister.

Tous les officiers généraux qui se sont succédé dans le commandement en chef ont témoigné au service de l'intendance une satisfaction non équivoque dont nous avons tous le droit d'être fiers.

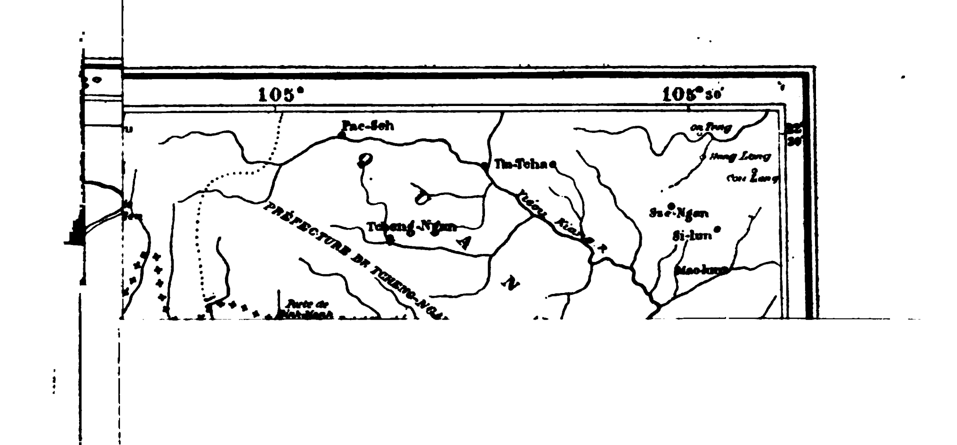
Certes, chacun a fait son devoir, plus que son devoir bien souvent, sous ce climat difficile où l'énergie morale doit fréquemment venir au secours des forces physiques défaillantes. Une grande somme d'intelligence a été déployée pour créer et mettre en œuvre tant de services nouveaux dans des conditions si différentes de nos campagnes ordinaires.

Or cette énergie, cette intelligence nous la retrouverons en toutes circonstances, sous toutes les latitudes et sur tous les terrains où l'armée demandera notre coopération.

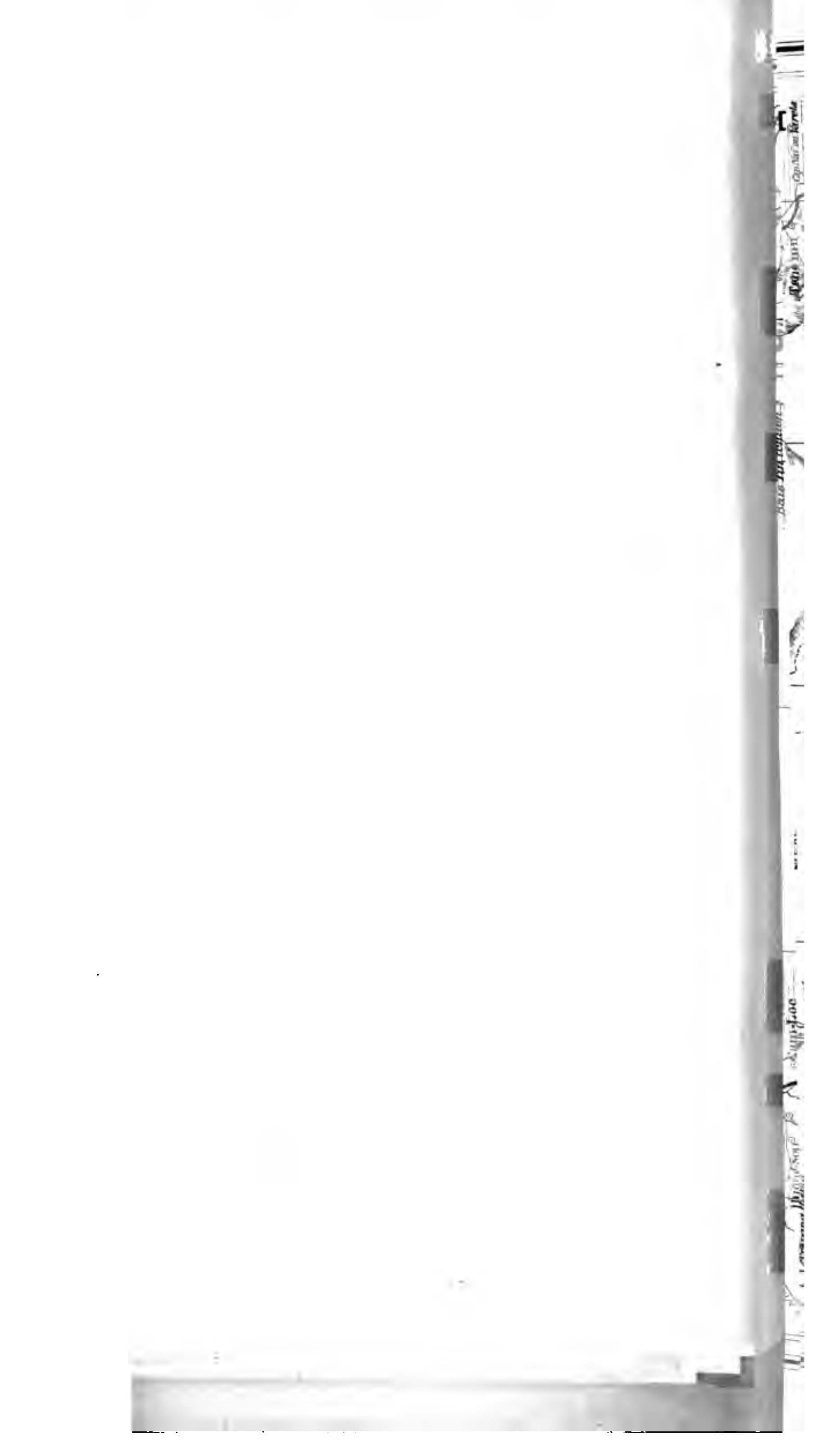
Mais un éminent écrivain militaire, du temps présent, ennemi par principe de l'intendance bien que d'ailleurs parfaitement bienveillant pour les intendants en particulier, a écrit que l'intendance n'est pas *l'amie du soldat;* ce qui veut dire que, de par ses traditions ou par l'esprit dont elle est animée, elle est trop disposée à sacrifier l'armée aux scrupules de la réglementation ou aux intérêts financiers de l'État.

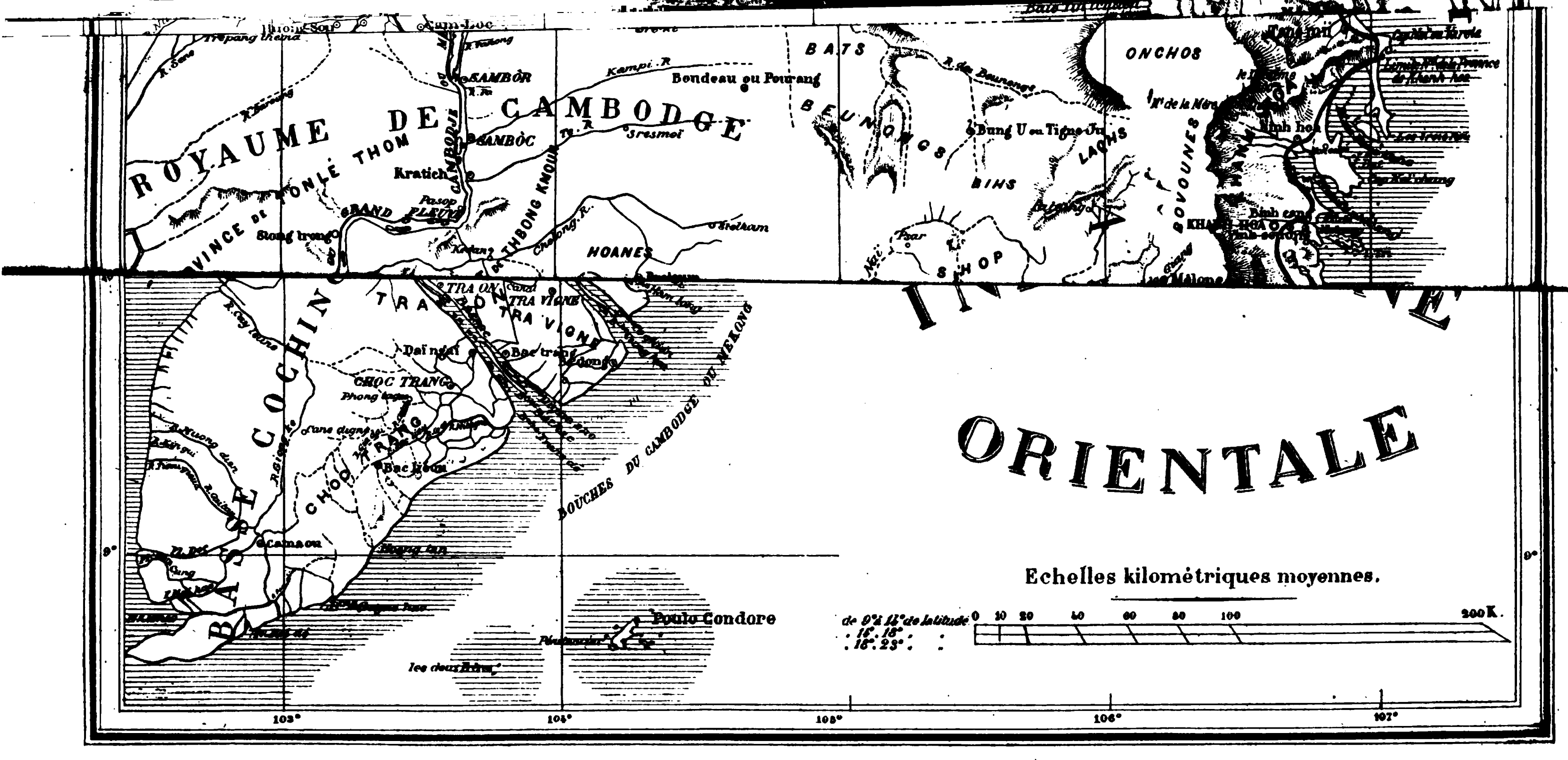
Eh bien! là-bas, sur un terrain plus solide que celui des controverses d'écoles, nous nous sommes chargés de prouver qu'il n'en était rien. Nous avons démontré que, sans sacrifier ses devoirs, en les accomplissant au contraire, l'intendance militaire pouvait se faire aimer; et nous sommes heureux de rappeler ici à ceux qui l'ont entendu, le témoignage public qui en a été donné.

Travaillez donc avec ce même esprit, mes chers camarades, et ne cessez jamais d'associer au devoir professionnel l'amour du pays et de l'armée.



105°
105°30'
Pac-Soh
Tin-Tcha
Tcheng-Ngan
PRÉFECTURE DE TCHENG-NGAN
Q
U
A
N
Sse-Ngan
Si-lun
Hung Lang



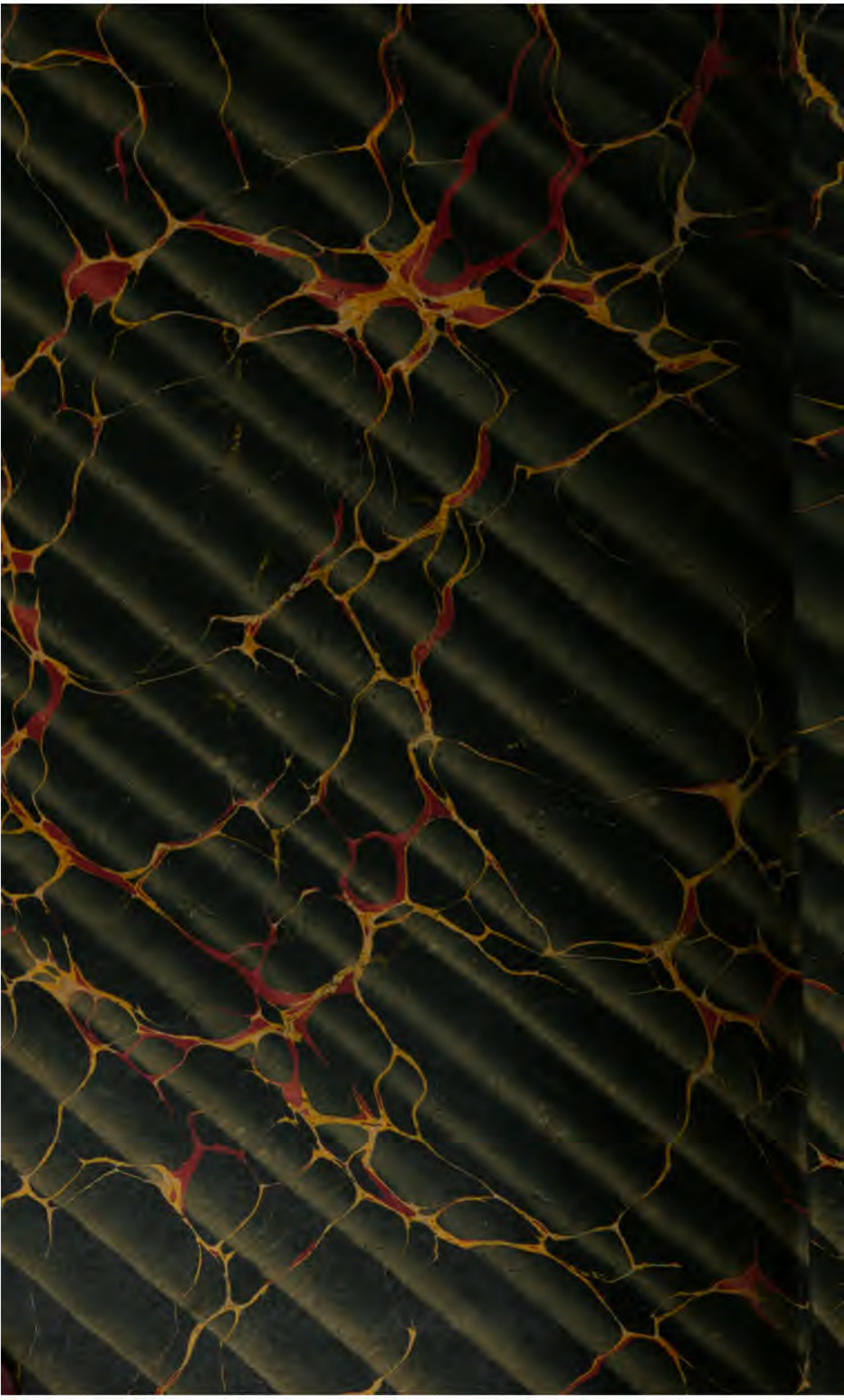


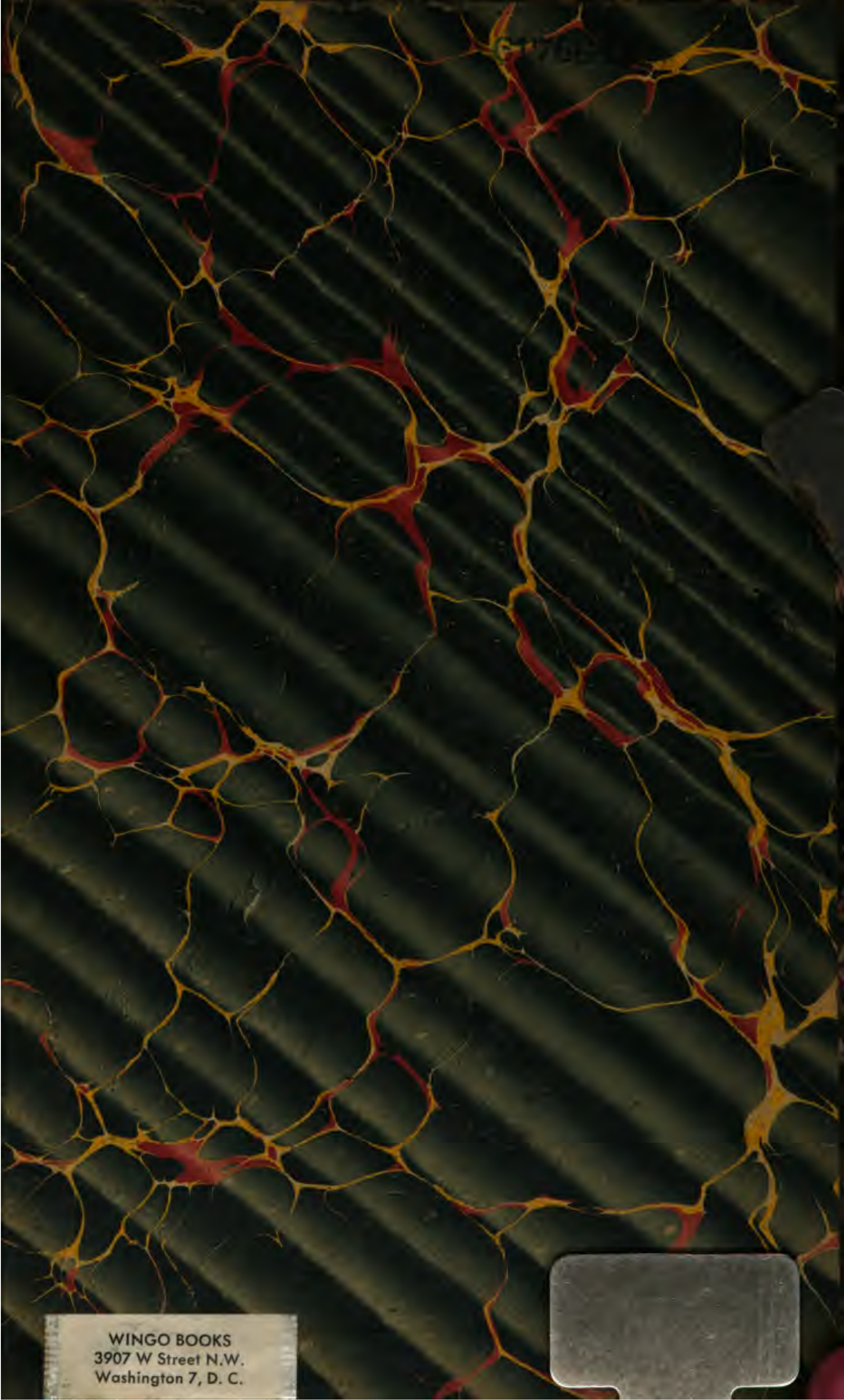
Victor Rozier, Éditeur.

Tiré des documents du Dépôt de la guerre
par L. Chevrier, Sergent à la 22e section de commis et ouvriers militaires d'administration.

TABLE DES MATIÈRES

Paris. — Imprimerie L. Baudoin et Ce, 2, rue Christine.




WINGO BOOKS
3907 W Street N.W.
Washington 7, D. C.

